



UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales

DOCTORADO EN COMUNICACIÓN SOCIAL

Tecnología, ilusiones y reinvidencias
Tensiones y ambivalencias entre la política pública y
los actores urbanos

AUTOR: Lic. Silvina Analía Galimberti

DIRECTOR: Dr. Gustavo Cimadevilla

31 de octubre de 2014

Resumen

Esta tesis se preocupa por las tensiones y controversias sociotécnicas que se erigen entre los actores rurales y la política pública en la ciudad de Río Cuarto, y que resultan del entrecruce de sus respectivas interpretaciones y actuaciones en torno a los sistemas sociotécnicos que llaman nuestra atención: el carromato de tracción animal y la motocarga zoótrofo. Particularmente nos interesa comprender y explicar sus significaciones y prácticas distintivas, identificando convergencias y/o divergencias entre ellas y dilucidando los parámetros y principios que abonan y validan los marcos de interpretación, actuación y legitimación correspondientes.

En este sentido, suponemos que las controversias sociotécnicas se comprenden y explican en el marco de tensiones más generales que remiten a la coexistencia conflictiva de racionalidades relativamente disímiles en la ciudad: una racionalidad urbana moderna dominante y una racionalidad rural alternativa. Entre ambas racionalidades se suceden y actualizan tensiones -desacuerdos y discordancias conceptuales, de grados y matices variados- relativas a múltiples referentes, que remiten, en última instancia, a diversas lecturas -dominantes y alternas- respecto de la legitimidad del orden social establecido. Las controversias sociotécnicas se configuran como expresiones paradigmáticas de los des-acuerdos que fundan sus relaciones. Su centralidad reside en la importancia que la tecnología reviste en y para el orden urbano y los procesos de racionalización que lo instituyen y sostienen.

En este marco, la mirada comunicacional penetra en las relaciones, tensiones y controversias; deconstruye y reconstruye, en última instancia, los procesos y mecanismos que sostienen las des-calificaciones e in-habilitaciones de las respectivas propuestas sociotécnicas, el dominio de unos sobre otros y la legitimidad del orden establecido, siempre conflictivo y contingente.

Nuestra tesis central sostiene que entre los actores implicados se da una relación caracterizada por una “doble ambivalencia convenida”. El razonamiento que se postula presupone que la política pública para realizarse debe ruralizarse, pues su directo destinatario puede acatarla sólo a condición de contradecirla. Por su parte, la condición de vida rural, admite urbanizarse sólo si ruraliza con su praxis las condiciones en las cuales la política pública se experimenta.

Abstract

This thesis is concerned with the socio-technical tensions and controversies that exist between rural actors and public policy in the city of Río Cuarto and that result from the interweaving of their respective interpretations and actions around the socio-technical systems that interest us: the animal-drawn cart and the *motocarga zoótropo*. We are particularly interested in understanding and explaining their meanings and distinctive practices, identifying convergences and/or divergences between them and elucidating the parameters and principles that lend weight to and validate the corresponding interpretation, action, and legitimization frameworks.

We presuppose that the socio-technical controversies are understood and explained in the framework of more general tensions that refer to the problematic coexistence of relatively dissimilar rationalities in the city: a dominant modern urban rationality and an alternative rural rationality. Tensions - conceptual disagreements and differences of varying degrees - between both rationalities succeed and update each other. These tensions are related to numerous referents that ultimately ascribe to different readings -dominant and alternative- of the legitimacy of the established social order. The socio-technical controversies are manifested as paradigmatic expressions of the agreements and disagreements that build their relations. Their centrality lies on the importance of technology in and for the modern urban order and the rationalization processes that establish and support it.

Within this framework, the communicative perspective penetrates these relations, tensions, and controversies; it deconstructs and reconstructs the processes and mechanisms that support the dis-qualifications and in-validations of the respective socio-technical proposals, the dominance of some actors over others, and the legitimacy of the ever problematic and contingent established order.

Our central thesis poses that a relationship characterized by an "agreed double ambivalence" exists between the actors involved. The reasoning put forward presupposes that in order to be realized, public policy needs to be ruralized, as its direct recipient can comply with it only if they contradict it. The rural life condition admits urbanization only if it ruralizes with its practices the conditions in which public policy is experienced.

Agradecimientos

A todos los carreros y zootroperos rurbanos... Por sus búsquedas y rebusques cotidianos, por sus fortalezas, coraje y amabilidad a pesar de todo.

A Gustavo Cimadevilla, por la confianza y el aprendizaje. Por su lectura atenta, su palabra justa y la alegría, alegría. Gracias, por sobre todo, por incentivarme a mirar de otra forma.

A los colegas del equipo de Investigación “Comunicación y Rurbanidad” por brindarme un espacio de participación, discusión y crecimiento académico y personal. Por co-construir esta tesis en mil datos, palabras y comentarios.

A mis estimados compañeros de trabajo, especialmente a Paola Demarchi, César Quiroga, Ma. Teresa Milani y Virginia Quiroga, por la comprensión y el acompañamiento cotidianos.

A mí querida Universidad Nacional de Río Cuarto, en especial al Depto. de Ciencias de la Comunicación.

Al Doctorado en Comunicación Social (UNR), sus coordinadores y personal administrativo. A los docentes de todos y cada uno de los cursos realizados.

Al Ministerio de Ciencias y Tecnología de Córdoba (MCyT-Cba.) y el Consejo de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) por las becas de investigación que me permitieron encauzar esfuerzos.

A Martín y Luciana, por ser una compañía invaluable en el trabajo de campo y el proceso de escritura de esta tesis. Por estar siempre.

A Mariano, porque gracias a él Rosario siempre estuvo cerca.

A los Salieris de Pachi, por la complicidad, los abrazos y las risas.

Y a mi familia,

A mis padres, Estela y Víctor, por alentarme y acompañarme en toda mi travesía de investigación, y en la vida. Y por permitirme ser quien soy.

A mi hermano Ezequiel, por su sensibilidad y su palabra, tan necesarias e irremplazables. Y por ayudarme a sanar.

A ustedes, a nosotros.

Índice

A MODO DE INTRODUCCIÓN	11
PARTE I.....	29
CAPÍTULO I. ORDEN SOCIAL MODERNO. RACIONALIDAD Y LEGITIMIDAD	31
1. La Modernidad como proceso de racionalización	32
2. Tipo de racionalidad dominante	38
2.1 Racionalidad instrumental formal dominante. Principios rectores	40
2.2 Procesos de racionalización formal.....	45
3. Orden urbano moderno. Mecanismos de transmisión y sostenimiento	53
3.1 Legitimidad y orden urbano moderno	56
3.2 Agentes, bases y mecanismos de legitimación del orden social moderno	60
3.3 Instrumentos y destinatarios de la legitimación: los medios de información y la opinión pública.....	63
4. A modo de síntesis.....	69
CAPÍTULO II. TÉCNICA MODERNA Y ORDEN SOCIAL. LA TECNOLOGÍA, SU NATURALEZA POLÍTICA Y DESARROLLO AMBIVALENTE	72
1. Precisiones conceptuales. Técnica, sistemas sociotécnicos y tecnología	73
2. Interpretaciones sobre técnica, tecnología y orden social moderno.....	80
2.1 Acerca de las visiones instrumental y sustantiva de la tecnología.....	84
2.2 La técnica como ideología, la dominación por y como tecnología.....	88
2.3 La tecnología como campo de lucha. Hegemonía tecnológica y crítica cultural.....	93
3. Breve historia de la tecnología moderna. Sus significaciones distintivas.....	102
4. A modo de síntesis.....	116
CAPÍTULO III. MODERNIZACIÓN LATINOAMERICANA. LECTURAS DICOTÓMICAS Y REALIDADES HÍBRIDAS. LA CONDICIÓN DE VIDA RURBANA.....	120
1. Racionalidad y orden moderno. Dicotomías y exclusiones.....	122
1.1 Latinoamérica, el otro no civilizado	126
2. Modernizar América Latina. Urbanidad y trasvase tecnológico	129
2.1 Urbano Vs. Rural. La urbanidad como modelo y destino civilizatorio.....	130
2.2 Modernización, desarrollismo y difusión de innovaciones	133
3. Los procesos de modernización en clave latinoamericana	140

3.1 La ciudad latinoamericana, una forma de vida históricamente situada a mitad de camino entre lo urbano y lo rural	141
3.2 Racionalidades, coexistencias y tensiones en la ciudad latinoamericana	144
3.3 Los procesos de urbanización en clave cultural	147
4. Ruralización de lo urbano y condición de vida rurbana. Una entrada posible a la modernización latinoamericana	163
4.1 La rurbanidad como fenómeno. Contexto	164
4.2 La rurbanidad como categoría	167
4.3 Prácticas de rebusque y sistemas sociotécnicos rurbanos	171
5. A modo de síntesis	174
PARTE II	179
CAPÍTULO IV. CONSIDERACIONES TEÓRICO-METODOLÓGICAS RESPECTO DEL CASO EN ESTUDIO	181
CAPÍTULO V. RELACIONES SOCIOTÉCNICAS. ENTRE LO INSTRUMENTAL-PRAGMÁTICO Y LO SIMBÓLICO-PROFUNDO	195
1. Entre lo propio y lo ajeno. In-adecuaciones y dis-continuidades sociotécnicas	198
1.1 Re-invenición y reciclado. Autoproducción y manutención del sistema sociotécnico rurbano	199
1.2 Omisiones, escisiones y tecnicismos. Un móvil urbano para actores rurbanos	206
1.3 Zoótrofo y rebusque. Desajustes y readecuaciones sociotécnicas negadas	212
2. Instrumento de trabajo y/o medio de vida. Funcionalidades desfasadas	220
2.1 Univocidad instrumental e instrumentalidad múltiple	221
2.2 Usos rurbanos del zoótrofo	227
3. El sistema sociotécnico rurbano, biográfico y antropomórfico	232
3.1 El carromato de tracción animal como un objeto biográfico	232
3.2 El caballo, un cuasi humano	234
4. El móvil urbano, artificialidad e ilusiones de progreso	238
4.1 El zoótrofo, “una máquina de generar ilusiones”	238
4.2 Desajustes sociotécnicos y des-ilusiones modernas del móvil urbano	241
CAPÍTULO VI. DES-CONOCIMIENTOS EXPERTOS. EL SABER/HACER RURBANO NEGADO	248
1. Voces y saberes in-visibilizados en y desde la política pública urbana	249
1.1 “La palabra de ellos dicen que vale más que la de uno...”	252
1.2 Tecnología y conocimiento experto. “Una alternativa superadora y viable”	257
2. Un móvil urbano para actores rurbanos	263

2.1 Saberes y habilidades rurbanos: <i>“para ser carrero hay que saber y mucho”</i>	264
2.2 Conocimientos y procedimientos expertos. Resplandor, crecimiento y superación	278
3. Zoótrolo y dispositivos in-disciplinados. Inadecuaciones formales y reappropriaciones rurbanas negadas	283
3.1 El zoótrolo y sus dispositivos. Tamices de inclusión/exclusión	284
3.2 Inadecuaciones formales invisibilizadas, apropiaciones rurbanas descalificadas.....	288
3.3 Mecánica. Capacitación formal y reappropriación de bricolaje	293
3.4 Protocolos de uso: univocidad instrumental e individual. Reappropriación grupal y usos múltiples.....	302
4. In-visibilidades, fiabilidad y legitimidad. La trastienda de las des-ilusiones modernas	310
CAPÍTULO VII. DES-TIEMPOS Y TENSIONES ENTRE “QUERER SER” Y/O “ESTAR NOMÁS”	321
1. La ciudad moderna, cartografías y temporalidades in-visibilizadas	324
1.1 La ciudad visible y la ciudad oculta. Las dos caras de una misma ciudad	324
1.2 Des-tiempos y sistemas sociotécnicos en la ciudad	329
2. Lo nuevo y lo viejo en tensión. La re-vuelta del pasado y el futuro	335
2.1 Heredar, reciclar y reusar. Multiplicidad temporal, simultaneidad y coexistencia	337
2.2 Comprar, tirar y renovar. Univocidad temporal, remplazo y sucesión	340
3. Des-calificaciones estético/higiénicas. Peligro y pureza en los sistemas sociotécnicos	343
3.1 Viejos, feos y sucios. La rurbanidad que contamina	345
3.2 Pobres, pero lindos. Zoótrolo, impacto visual e ilusiones de progreso	348
4. Tiempo productivo y tiempo social. Expropiación y escamoteo	355
4.1 La rutina de las prácticas rurbanas, entre la previsión y la contingencia del diario vivir	357
4.2 Tiempos modernos: previsión, velocidad y productividad.....	366
4.3 El zoótrolo y los destiempos rurbanos. Resistencia y escamoteo.....	375
5. Des-calificaciones sociotécnicas e ilusiones de progreso en la ciudad	382
CONSIDERACIONES FINALES	387
BIBLIOGRAFÍA	399
ANEXOS	

A modo de introducción

Las preocupaciones e intereses que guían el presente estudio datan de investigaciones anteriores (Galimberti, 2008)¹ y se enmarcan en los esfuerzos de conocimiento que, desde hace algunos años, viene desarrollando el equipo de investigación “Comunicación y Rurbanidad”². Desde entonces, a partir de una perspectiva de comunicación y cultura³, nos interrogamos respecto de un proceso sociocultural emergente en el marco de los complejos escenarios sociales de la contemporaneidad. Interesa particularmente el proceso de “ruralización de lo urbano” que en su devenir entremezcla lo urbano y lo rural y en su síntesis postula lo rurbano.

Las mixturas entre campo y ciudad se manifiestan en las condiciones de vida de actores sociales con actividades de rebusque y lógicas de acción que comprenden escenarios, objetos, saberes, valores, prácticas y sentires asociados a la ruralidad aun cuando habitan en la urbe. Por caso, los cientos de carreros ciudadanos que emplean carros tirados por caballos para resolver su existencia en ciudades como Río Cuarto⁴, entre tantas otras de Argentina e incluso de Latinoamérica⁵. En este marco, los actores protagonistas son partícipes de un sector social que habita y se traslada por la ciudad, sus formas y condiciones de vida los hacen “singulares”. En general residen

¹ Galimberti, S. 2008, *Más que carros y caballos. Rurbanidad, objetos y significados*. Memoria para optar por el título de Licenciada en Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humana, Universidad Nacional de Río Cuarto.

² Dirigido por Gustavo Cimadevilla y Edgardo Carniglia, docentes e investigadores del Depto. de Ciencias de la Comunicación –UNRC.

³ Importa aquellos aportes centrados en una concepción de comunicación pensada desde el concepto antropológico de cultura. Esto es, desde su carácter de proceso productor de significaciones y no de mera circulación de información y por tanto, de un receptor que no es un mero decodificador de lo que en el mensaje puso el emisor, sino un productor también (Martín Barbero, 1987). Implica atender no sólo la problemática de los medios de comunicación y su rol de constructores de la realidad, sino las mediaciones históricas y simbólicas que los diversos sectores sociales ponen en juego a la hora de configurarse como emisores válidos. Una perspectiva atenta a las estructuras y dinámicas de poder, pero también abierta a interpretar las rupturas y procesos emergentes (Cimadevilla, 2009). A esta perspectiva pertenecen los esfuerzos provenientes de la corriente de los estudios culturales británicos (Frow, Hall, Hebdige, y los aportes de los padres fundadores: Thompson, Hoggart y Williams), fundamentalmente de aquéllos que alimentaron sus planteos en las concepciones gramscianas. Y las derivas latinoamericanas (Martín Barbero, 1987, 2002, 2004; García Canclini, 2001; Mattelart, 1993, 1995, 1997; Ford, 1994; Schmucler, 1997; entre otros).

⁴ Segunda ciudad de la Provincia de Córdoba (Argentina) con una población aproximada de 180 mil habitantes. Su fundación data de 1786. Su espacio geográfico la ubica entre la sierra y la llanura y su economía se liga fundamentalmente a la producción agrícola y los servicios.

⁵ A modo de ejemplo, en anexo digital se adjuntan imágenes de carros de tracción animal registradas en Recife (Brasil), durante una estadía de investigación realizada en 2011.

en terrenos fiscales -que en este caso acompañan el cauce del río- y resuelven su existencia catando basura y realizando otras actividades de rebusque facilitadas por carros de tracción a sangre (transporte de áridos, escombros, etc.). Así, nos referimos a los carreros, recuperadores urbanos u otras denominaciones varias que se utilizan para nominarlos. Nosotros los llamamos *rurbanos*⁶.

Situados a mitad de camino entre lo urbano y lo rural, los carreros ciudadanos despliegan un modo particular de ser y estar en la ciudad que no se ajusta necesariamente a los parámetros urbanos dominantes y da lugar a nuevos híbridos. O si queremos plantearlo de otro modo, configurando una condición y experiencia de vida, ni urbana ni rural, sino *rurbana*. La condición de vida rurbana interesa, desde entonces, por lo que implica para sus protagonistas y por los modos en que socialmente es significada e integrada, en especial por las políticas públicas que de manera recurrente se preocupan y ocupan de ella.

Nuestra primera aproximación al universo rurbano se centró en el reconocimiento de su sistema sociotécnico característico, recuperando especialmente el testimonio y la experiencia de sus actores protagonistas. La lectura atenta de los avances de investigaciones en curso advertía que el sistema sociotécnico rurbano y demás elementos asociados se configuraban como estructurantes del modo de vida rurbano⁷. Concomitantemente, los estudios abocados al análisis del tratamiento de la prensa local (Demarchi, 2007) y la política pública destinada al sector (Carlosena, 2009) dejaban entrever que la presencia del carromato tracción animal en la ciudad devenía central en la definición de los problemas asociados a la rurbanidad y las consiguientes

⁶ En el marco del presente estudio, interesan particularmente aquellos actores rurbanos abocados a la recolección y venta de materiales (cirujeo, cartoneo, etc.). Esa actividad de rebusque es muchas veces complementada por otras tareas (limpieza de espacios verdes, poda y jardinería, extracción y venta de áridos, entre otros).

⁷ Hacemos referencia a los avances parciales de los estudios de Kenbel (2006) y González Martínez y Segretín (2007) que, desde distintas perspectivas, avanzaban en el reconocimiento del mundo rurbano desde el punto de vista de sus actores protagonistas. El análisis de sus respectivos datos secundarios (entrevistas en profundidad y registros audiovisuales) posibilitaron una primera aproximación al mundo rurbano, a la vez que permitieron advertir la centralidad que el carro y el caballo asumían en aquél.

propuestas de intervención estatal⁸. A partir de esos indicios preliminares, y teniendo en cuenta la importancia que el uso del carro y el caballo revestían en y para las hipótesis que sostenían los procesos de ruralización enfocados, decidimos abocarnos al reconocimiento del sistema sociotécnico urbano desde una lectura atenta a sus materialidades, funcionalidades y significaciones características recuperando especialmente la perspectiva de los carreros protagonistas.

Ese primer estudio -con alcance descriptivo y exploratorio- permitió entrever que lejos de ser un “problema”, el sistema sociotécnico urbano se configura como un medio de vida por excelencia. Significado de manera positiva se presenta como una fuente de múltiples posibilidades y potencialidades cruciales para las estrategias de supervivencia urbanas estructuradas en torno a la idea síntesis de rebusque. Esto es, en sus relatos los actores urbanos evidencian el importante valor sociocultural, histórico y sentimental del carromato tracción animal, confirmando su centralidad como principio organizador básico del modo de vida urbano. Así, frente a las voces oficiales que por entonces anunciaban el eminente lanzamiento de un proyecto orientado a la sustitución de los carromatos tracción a sangre por motocargas o zoótrofos, los carreros consultados nos preguntaban azorados “¿por qué queríamos cambiarlos?”⁹ (Galimberti, 2008).

⁸ La intervención estatal oportunamente analizada por Carlosena (2009) fue el Programa Recuperadores Urbanos de Residuos (PRU), periodo 2004-2008. Dicha propuesta -hoy devenida en política pública municipal- es central para nuestro estudio. El PRU depende de la Secretaría de Promoción Social de la Municipalidad de Río Cuarto. A grandes rasgos, se configura como el marco institucional que circunscribe el proyecto orientado a erradicar y sustituir los carromatos tracción animal por motocargas “zoótrofos” que llaman nuestra atención. En anexo impreso se adjunta un documento síntesis que reconstruye la historia, los objetivos y líneas de acción del PRU, así como los avances y resultados parciales correspondientes al periodo comprendido entre el año 2004 -año en que comienza a esbozarse la propuesta- hasta octubre de 2014, momento en que finalizó la escritura del presente estudio.

⁹ El PRU data del año 2004, pero el proyecto de sustitución de carromatos por zoótrofos fue públicamente presentado en el año 2005. Sin embargo, por falta de financiamiento y desacuerdos entre los actores políticos implicados, recién en el año 2010 se concretó la compra y entrega de los cinco primeros zoótrofos a recuperadores urbanos de la ciudad. Durante los casi cinco años que mediaron entre la presentación y la ejecución de las primeras acciones de trasvase tecnológico, los hacedores de la política pública -por intermedio de los medios de comunicación local- anunciaron el eminente lanzamiento de los móviles urbanos en reiteradas ocasiones. El trabajo de campo oportunamente realizado coincidió en parte con ese periodo temporal, razón por la cual los entrevistados hacían referencia y comentarios al respecto.

Los relatos y experiencias relevados en aquella primera instancia de investigación no sólo confirmaron la centralidad del sistema sociotécnico urbano en y para la cotidianeidad de los carreros ciudadanos, sino que anticiparon también las tensiones y controversias sociotécnicas que tiempo después motivaron la realización del presente estudio. Esto es, dejaron entrever una serie de des-acuerdos con la política pública referidos especialmente a las formas disímiles en que, en uno y otro caso, se interpreta y significa el sistema sociotécnico urbano. Asimismo, insinuaron potenciales tensiones y discordancias respecto de la propuesta de trasvase tecnológico que desde el municipio local comenzaba a tomar fuerza.

Estos hallazgos e interpelaciones renovadas reorientaron el estudio en términos de una complejización del tema/problema convocante. En ese marco, se consideró pertinente incorporar una mirada relacional que, preocupada por los sistemas sociotécnicos, incluyera a la política pública destinada a la ruralidad e hiciera especial hincapié en las tensiones y controversias sociotécnicas resultantes del entrecruce de sus respectivas maneras de interpretar y actuar frente a los sistemas sociotécnicos (por caso, el carromato tracción animal y la motocarga zoótrofo); las convergencias y divergencias de sentido -de grado y matices variados- entre ellas.

¿Cómo son significados los sistemas sociotécnicos que llaman nuestra atención? ¿Qué sentidos les adjudican los hacedores de las políticas públicas y los actores urbanos? ¿Qué actuaciones se despliegan en uno y otro caso? ¿Desde qué parámetros y principios se configuran y validan las respectivas interpretaciones y actuaciones? ¿Qué relaciones se establecen -en términos de aceptaciones, oposiciones y/o negociaciones- entre las significaciones y acciones que resultan características en uno y otro caso? Fueron algunas preguntas que guiaron las indagaciones generales.

¿Por qué toda vez que se habla y/o interviene sobre la ruralidad el sistema sociotécnico es uno de los ejes principales de discusión? ¿En qué términos se significa e interpreta públicamente? y, por tanto, ¿desde qué conjunto de concepciones y principios se describe e interpreta? ¿Hasta qué punto las significaciones postuladas por la política pública permiten que la experiencia de vida urbana se visibilice, comprenda y respete? Fueron algunos interrogantes que

orientaron las primeras aproximaciones a la política pública, sus acuerdos y desacuerdos sociotécnicos con la rurbanidad.

La presencia y permanencia de los actores rurbanos, sus prácticas y sistemas sociotécnicos característicos en el centro de la ciudad, resultan “problemáticos” para los representantes del discurso social organizado. A primera vista, la “irrupción” rurbana es vinculada a un conjunto complejo de cuestiones que se refieren a una realidad que comparte un determinado sector social de la población con problemáticas diversas, pero cuando una lente se aproxima a esa realidad, por ejemplo la del personal actuante del Programa Recuperadores Urbanos (PRU) y la de los medios de información, lo que se resalta se resume en no muchas palabras: pobreza, núcleos familiares numerosos, baja instrucción, informalidad, problemas múltiples en y para la ciudad; micro-basurales, riesgo sanitario, contaminación, trabajo infantil, precariedad y riesgo vehicular, entre otros. Al tiempo, las interpretaciones que se le dedican giran en torno a los sentidos de ilegalidad, inseguridad, riesgos, extemporaneidad, atraso y retroceso en el que se sitúan.

En términos generales, la rurbanidad vista desde la política pública se agota en un cuadro de carencias, problemas, peligros y desatinos, negándosele cualquier indicio de potencialidad y/o positividad intrínseca. La postal resultante incluye un conjunto de actividades informales, no deseadas; un cuadro de pobreza y marginalidad que las impulsa; y unos actores sociales carentes que, mediante el empleo de un particular sistema sociotécnico, provocan múltiples problemas que deberían evitarse. Siempre que la rurbanidad es interpelada, su sistema sociotécnico deviene central en la definición dominante de la problemática que la circunscribe y en las consiguientes modalidades de intervención. Esto es, la presencia y permanencia de la tracción animal en el casco céntrico de la ciudad -antes que la condición estructural de los actores propiamente dichos- se convierte en el principal motivo de discusión para la opinión pública y las políticas municipales. Su presencia y permanencia en el epicentro citadino resulta “problemática”, en al menos cuatro puntos:

a) *Contravención de las ordenanzas y normativas vigentes.* Desde el año 1996 opera una ordenanza que prohíbe la circulación de la tracción a sangre en el

microcentro de la ciudad y la presencia de animales sueltos en la vía pública¹⁰. Un dispositivo del derecho formal estatuido por el Estado que, en nombre del bien común, institucionaliza la condición de ilegalidad del carromato tracción animal sancionando su inadecuación respecto del marco normativo y jurídico que regula el ordenamiento vial ciudadano. De difícil, sino imposible aplicación, la normativa ha sido un elemento clave tanto en la génesis como en la implementación de la intervención de política pública que importa analizar.

b) *Problemas en el tránsito, riesgos y peligros*. El sistema sociotécnico urbano es considerado una fuente de peligro, riesgo y amenaza para la ciudadanía en general. Genera accidentes (choques, ralladuras de vehículos, etc.), entorpece la circulación (baja velocidad, estacionamiento en doble fila, poca precisión en los movimientos, etc.) y no cuentan con las medidas de seguridad mínimas exigidas por el Código de Tránsito. Dichas preocupaciones se configuran como marcas fundacionales de la propuesta de trasvase tecnológico orientada a sustituir los carromatos por zoótropos¹¹.

¹⁰ Hacemos referencia a la Ordenanza N° 184/96 del Código de Tránsito de la ciudad. Dicha normativa establece la prohibición de la circulación de vehículos de tracción animal en el microcentro de la ciudad, la conducción a cargo de menores de catorce (14) años y la circulación o permanencia de animales sueltos en la vía pública. Asimismo, desde el año 1984 tiene vigencia el Decreto N° 585/84 que establece la prohibición del tránsito de vehículos tracción a sangre por el viejo puente carretero. Disposición que ha sido ratificada mediante la Resolución N° 495/01 que exige extremar los recaudos a fin de desalentar la circulación de dichos vehículos por el puente referenciado (En anexo digital se adjunta copia de dichas documentaciones).

¹¹ El proyecto de remplazo de carros por zoótropos cobró una inusitada relevancia institucional a mediados de 2005 como consecuencia de un fatídico accidente protagonizado por un automóvil y un caballo suelto. La víctima, una joven hija de un reconocido abogado de la ciudad (amigo y compañero de militancia del por entonces Intendente municipal y del Ing. Pedruzzi -Dir. de la Fundación Leonardo Da Vinci-, quien al poco tiempo presentaría ante las autoridades municipales el primer prototipo de zoótropo), falleció en el acto después de que el auto en el que viajaba junto a otra persona chocara contra un caballo suelto en una ruta cercana a la ciudad. Concatenada a su incidencia en la política pública, el accidente supuso un punto de inflexión en el tratamiento que la prensa local venía realizando sobre el tema del cirujeo en la ciudad (Demarchi, 2007). En el tratamiento periodístico, advierte la investigadora, se reconocen dos estructuras temáticas consecutivas y cuyo sentido se vio seriamente alterado a raíz del accidente en cuestión: i) En un primer momento se caracterizan a los actores urbanos como pobres, necesitados de ayuda, etc. y para quienes las autoridades crean políticas para ayudarlos. ii) En una segunda instancia, la otra estructura señala que los actores urbanos son imprudentes, generan problemas de tránsito y ambientales, son una amenaza en la ciudad, etc.” (2007:94). En este marco, Demarchi sostiene que la oscilación en el tratamiento de la prensa respecto del fenómeno del cirujeo y el uso de la tracción a sangre, coincide con el sentido general de las iniciativas municipales que en ese momento viran hacia la búsqueda de regulación de la actividad y promoción de la desaparición/transformación del sistema sociotécnico urbano.

c) *Problemas de contaminación, higiene y estética urbana*. Estos tópicos son una referencia recurrente en las quejas de vecinos, comerciantes y automovilistas quienes, entre otras cosas, protestan por el bosteo de los caballos; los residuos desparramados en la calle y veredas y el mal olor que emana de los carromatos. Salvo las referencias a la conformación de microbasurales y residuos esparcidos como consecuencia de la selección de materiales en la vía pública (problemática que se registra más comúnmente fuera del microcentro de la ciudad), en general los riesgos de contaminación referenciados aluden a la profanación de la pulcra postal citadina antes que a riesgos sanitarios concretos¹². Asimismo, los peligros que en principio se circunscriben al sistema sociotécnico, por momentos y sin fundamentos se desplazan a los actores rurbanos. Esto es, su presencia no sólo contrasta con el modelo sociotécnico urbano deseado, sino que además atenta contra las buenas costumbres citadinas, la integridad física y la propiedad privada de los transeúntes¹³.

d) *Carácter extemporáneo y anacrónico del sistema sociotécnico rurbano*, el cual situado en el microcentro citadino remiten indefectiblemente al pasado. Un obstáculo vernáculo para el progreso de una ciudad que mira al futuro, un indicador de

¹² Al respecto, Lorena una joven dedicada al cirujeo y adjudicataria de un zoótrofo, comentaba lo siguiente: “Yo creo que por el sólo hecho de andar en carro ya sos mal visto, maltratado y acusado de un montón de cosas. Nosotros siempre tenemos la peor parte sin fijarse ellos que estamos trabajando, que el carro es nuestro medio de vida. Yo siempre me pregunto ¿qué les molesta de nosotros? ¿Acaso no ven que es nuestra forma de trabajar? Y desde que tengo la moto me he dado cuenta que les molesta todo de nosotros, pero lo que más le molesta a la gente del centro es el caballo porque el animal hace pis y hace caca en la calle. Pero si te pones a pensar el guano del caballo es limpio porque es pasto y casi no tiene olor. Y si vos ves, hay mucha gente que pasea los perros que cagan las veredas y eso es más sucio y además transmite enfermedades [...] Ellos se creen finos porque tienen un perro, pero a ellos nadie les dice nada. A la gente del centro, de más categoría nadie la controlar, a nosotros sí, nos acusan, nos discrimina y sancionan. Siempre ellos tienen la última palabra” (2012). Además de problematizar la validez de las acusaciones que resaltan el carácter antihigiénico y los riesgos sanitarios de las prácticas y sistemas sociotécnicos rurbanos, en sus declaraciones Lorena también deja entrever las contradicciones que subyacen a las reglamentaciones que rigen el ordenamiento urbano y la arbitrariedad que rige su aplicación.

¹³ Al respecto un exmiembro de la Fundación Social y Director del Archivo Histórico Municipal, decía: “Estamos ante un embrutecimiento de la población, la proliferación de ese universo que se va incrementando y que se traslada a la urbanidad de los riocuartenses. Son más carros, ya directamente la invasión en el centro termina siendo insostenible. Eso produce la protesta, el enojo del transeúnte, del conductor porque hay un entorpecimiento, se producen accidentes [...] además del problema de que por ahí no sólo recuperan el papel, sino que cuando pueden te sustraen algo. Es un problema social concreto, esa gente manipula basura, esa gente es un obstáculo en nuestras calles. Tienen todo el desprecio social, son marginales, son discriminados [...] Esta situación demanda la urgente intervención del Estado” (Sr. O. Izaguirre, miembro de la Fundación Social 2007).

involución que necesaria e inevitablemente debe y puede ser superado mediante su remplazo por “novedosos” móviles urbanos tales como la motocarga zoótropro¹⁴.

El cuadro de problemas descripto, importa señalar, es definido exclusivamente desde las voces oficiales, sin consideración de los actores rurbanos, sus relatos y experiencias. Así, en un mismo ejercicio de descalificación e invalidación, el carrero y su sistema sociotécnico son negados y contruidos como alternativas no válidas¹⁵.

Ilegal, generador de desorden y caos, peligroso y amenazante, viejo, sucio y feo, además de desubicado y atemporal, el carromato tracción animal se configura como la antítesis del proyecto urbano moderno que se busca realizar. Una propuesta sociotécnica “otra” -no válida e ilegítima- que irrumpe e invade la ciudad. Trasgrede sus códigos normativos, corrompe sus parámetros estético-higiénicos y no se ajusta a las prescripciones de progreso. Cuestiona y desafía la legitimidad del modelo

¹⁴ Un ejemplo ilustrativo se halla en la editorial publicada con motivo del trágico accidente ya mencionado. Bajo el título “Los caballos en la vía pública” se remarca el carácter absurdo del accidente aludiendo a “...la presencia de un elemento tan anacrónico y fuera de lugar como un caballo suelto [...] Aunque resulte una obviedad es necesario enfatizar que, más allá de la normativa legal, en una ciudad moderna no debería haber lugar para la tracción a sangre. No se trata de controlar que los animales no estén sueltos, o de castigar a quienes omitan mantenerlos a buen resguardo: sencillamente, la circulación de caballos por las calles debería estar restringida a los desfiles en las fechas patrias”. Asimismo hacía hincapié en los “graves riesgos” que los equinos representan para el tránsito vehicular, exigiendo su erradicación total en tanto tendencia lógica de una sociedad “evolucionada” que se precia de “civilizada”. “Es de esperar que en esta oportunidad la iniciativa municipal para sacar de circulación a todos los caballos [...] demuestre ser eficaz tanto para proporcionar un mejor nivel de vida a los involucrados como para borrar de las calles de Río Cuarto y rutas aledañas un peligro intolerable”, versaba la frase de cierre (Puntal, 31/08/05).

¹⁵ A pesar de que desde el PRU se pregonaba un enfoque integral y participativo, el cuadro de problemas y la consiguiente propuesta fueron contruidos unilateralmente, sin consideración de las necesidades y demandas sentidas por los actores rurbanos. Su participación -en principio presentada como condición de posibilidad y viabilidad de la propuesta- se limitó a la realización de algunas reuniones y consultas aisladas. Se circunscribió a la expresión de opiniones que, aunque requeridas por la política pública para validar las argumentaciones que sustentan su propuesta, no fueron consideradas en los procesos de toma de decisión. Sin embargo, tanto el problema como la solución se presentan como marco común y compartido por la opinión pública, incluidos los actores rurbanos a quienes dichos problemas -se considera- incumben y atañen tanto o más que al resto de la ciudadanía. Así, la palabra rurbana sistemáticamente negada reaparece en escena en tanto fuente de autoridad que, utilizada por el Estado, legitima las propuestas y ordenaciones por éste estatuidas. Una palabra rurbana ficcionalizada que resulta de la ejercitación de dominación estatal mediante la cual los intereses de algunos (los agentes y buenos ciudadanos modernos) se convierten en los intereses de todos. “Es injusto. Nos preguntan a nosotros y al final ellos hacen y deshacen a su gusto [...] Los de la Fundación no quieren ver nada, lo que les conviene a ellos nomás. Es así, siempre nos usan”, sostiene Rita (2012) -ciruja y adjudicataria de un zoótropro- en referencia al accionar institucional.

tecnológico moderno que define como parece y debe ser la dinámica social y material citadina.

En ese marco, el Estado -en conformidad con los demás agentes modernos- despliega un conjunto de iniciativas de política pública con propósitos que oscilan entre la regulación de la actividad, la formalización del perfil laboral de sus protagonistas y la erradicación/remplazo de sus sistemas sociotécnicos característicos para adecuarlos a los parámetros y expectativas de urbanidad convenidos. La propuesta de trasvase tecnológico orientada a sustituir los carromatos tracción animal por zoótropos es el eje clave estructurante de la política pública destinada al sector.

La visión dominante que sustenta la descalificación e inhabilitación del sistema sociotécnico rurbano, exalta simultáneamente las bondades del nuevo móvil urbano. Ajustada a los parámetros urbanos vigentes, el zoótropo se presenta como una solución paradigmática que permitiría remediar los inconvenientes imputados a la rurbanidad, a la vez que propiciaría el progreso material, social y espiritual de los actores rurbanos, permitiéndoles superar su “lastre tradicional” para pasar a adoptar los atributos y valores propios de una sociedad urbana moderna.

Síntesis paradigmática de los desajustes rurbanos, el carromato tracción animal es “el” problema; el trasvase tecnológico su solución. En ese marco, el zoótropo se configura como “la” opción sociotécnica legítima y deseable; una tecnología urbana moderna para la integración sociolaboral y ciudadana de los actores rurbanos. La relación problema/solución que sostiene la intervención se postula como una verdad de perogrullo. La legítima autoridad y la experticia técnico-experta de quienes la promulgan, operan su validación y deviene subjetivamente vinculante. Esto es, exige acciones confirmatorias y no deja casi margen a la duda y/o cuestionamiento. Los medios de comunicación -en su rol de instrumentos de legitimación funcionales al orden dominante-, confirman la validez de la propuesta, a la vez que promueven y celebran la eminente intervención estatal sobre la rurbanidad, en tanto que acción necesaria para el resguardo de la seguridad y el bien común de la ciudadanía y el reordenamiento positivo del microcentro citadino.

Ante la eminente aplicación de las ordenanzas y decretos que prohíben la circulación de carromatos por el microcentro citadino, la amenaza latente de las multas y/o decomisos correspondientes¹⁶, los actores rurales -preocupados por la resolución de la supervivencia grupal diaria- aceptan y adoptan el zoótropo. Vivido en general como algo a la vez impuesto y necesario, las experiencias y relatos rurales no se condicen totalmente con las declaraciones oficiales que postulan una sustitución y aceptación inmediata, alegre y agradecida del nuevo móvil urbano. Desde la perspectiva rural, la propuesta de trasvase tecnológico se revela como un proceso conflictivo, atravesado por enfrentamientos y negociaciones, contradicciones y ambivalencias que cuestionan el optimismo postulado y declarado por los representantes del discurso social organizado.

En términos generales, los actores rurales reconocen parcialmente la validez y legitimidad de la propuesta sociotécnica promovida por el Estado. Problematizan su positividad absoluta, evidencian sus límites formales, confirman y desmienten las ilusiones y promesas en ella depositadas. Aceptan el zoótropo, reconocen y desbordan sus prescripciones y fines adjuntos; lo reinventan, lo rururbanizan. Frente al zoótropo los actores “beneficiarios” asumen un protagonismo que toma distancia de la adopción acrítica y pasiva prescripta por la política pública y se instituyen como sujetos creadores portadores de saberes y habilidades para apropiarse y resignificar el “novedoso” sistema sociotécnico. En ese marco, integran el zoótropo a sus condiciones de existencia; lo readecuan y reinventan en función de sus estrategias generales de supervivencia. Las prácticas de reapropiación rurales incluyen el despliegue de soluciones sociotécnicas híbridas acordes a sus necesidades, gustos y estéticas; patrones de usos múltiples representativos de sus formas de sociabilidad; significaciones alternativas que reconocen beneficios y desventajas, que confirman y cuestionan las bondades e ilusiones de progreso inscriptas en el zoótropo.

Intrínsecamente híbridas, las reapropiaciones rurales se asientan y configuran en y desde las tensiones y contradicciones que se establecen entre la condición de vida

¹⁶ Una vez adjudicados los primeros zoótropos, los entes abocados al control del tránsito vehicular comenzaron a aplicar con más fuerza las normativas y sanciones correspondientes al empleo de vehículos tracción animal en determinados espacios de la ciudad.

rurbana y el orden urbano que en vano busca suprimirla. Incapaz de subordinación completa a los preceptos urbano modernos que moldean las intervenciones de política pública, la rurbanidad negada reaparece en las prácticas de reapropiación y resignificación tecnológica oportunamente desplegadas por los actores protagonistas. Frente a esa emergencia, la política pública desencadena nuevas intervenciones institucionales tendientes a restablecer y resguardar la legitimidad del código sociotécnico dominante. La secuencia se reanuda perpetuamente: la urbanización de la rurbanidad como tendencia dominante; la rururbanización de lo urbano como condición inherente a su realización, siempre parcial y ambivalente.

En el marco del tema/problema desarrollado y en función de las reflexiones y problematizaciones conceptuales esbozadas a lo largo de la formación doctoral, el presente estudio reconoce como punto de partida algunos *presupuestos claves*.

Entendemos que las controversias sociotécnicas entre los actores rurbanos y la política pública se comprenden y explican en el marco de tensiones más generales que remiten a la coexistencia conflictiva de racionalidades relativamente disimiles. Una racionalidad dominante y una racionalidad alternativa: la primera remite a la racionalidad instrumental formal que moldea las políticas públicas orientadas a la rurbanidad. El Estado, en consonancia con los demás agentes modernos, sigue sus preceptos, interpreta y actúa en conformidad. Las intervenciones de política pública son correspondientes a sus dictámenes. La racionalidad alternativa, por su parte, remite a la condición de vida rurbana. Se funda y configura las experiencias de vida que despliegan los carreros ciudadanos ante una modernización siempre excluyente. Moldea, en última instancia, las reapropiaciones y resignificaciones que los actores rurbanos realizan de la política pública y su respectiva propuesta sociotécnica.

Entre ambas racionalidades se suceden y actualizan tensiones y discordancias relativas a múltiples referentes. Las controversias sociotécnicas se configuran como expresiones paradigmáticas de los des-acuerdos que fundan sus relaciones. La centralidad que asumen las tensiones y sus derivas sociotécnicas se fundan, a nuestro entender, en la importancia que la tecnología reviste en y para el orden urbano moderno y los procesos de racionalización que lo instituyen y sostienen.

La tecnología es una de las formas y expresiones más perfectas y acabadas de la racionalidad formal dominante y por ello se configura como uno de los principales dispositivos técnicos-ideológicos orientados a la expansión y mantenimiento del orden urbano y el proyecto moderno en general. Configurada técnica y simbólicamente en conformidad con la racionalidad dominante, la tecnología se sitúa en el centro de las representaciones, anhelos y deseos de la sociedad moderna que aspira al progreso.

Única y necesaria, inmutable e incuestionable, la tecnología deja de ser una opción -y más aún una opción entre otras- para situarse como un imperativo. Dispuesta como código o modelo sociotécnico legítimo a partir del cual se ordena y clasifica la totalidad del universo sociotécnico presente en la ciudad, la tecnología funciona como un sistema de afirmaciones y habilitaciones, negaciones y sanciones que acompaña la viabilidad del orden urbano que la contiene. Oponerse y/o resistirse al avance tecnológico, es negar la racionalidad moderna que dice como parece y debe ser el mundo. Al contrario, adoptar y celebrar el avance tecnológico es actuar en conformidad con los principios urbanos vigentes y colaborar con el progreso de la sociedad.

El modelo sociotécnico dominante y los sistemas tecnológicos resultantes excluyen y niegan todo aquello que a sus parámetros no se ajuste. En ese marco, todo sistema sociotécnico no correspondiente será desestimado y visto como un “problema”. Obstáculos vernáculos para el avance de los procesos de modernización anhelados, estos elementos anacrónicos, serán transformados y/o sustituidos por novedosas tecnologías afín de restablecer el ordenamiento sociotécnico legítimo y la dinámica urbana moderna vigente.

Situado en el epicentro citadino, el sistema sociotécnico rurbano exaspera sobremanera a la razón, desafía su pulcro ordenamiento y desmiente sus ansias de progreso; problematiza sus incuestionables y visibiliza sus impensables. Síntesis paradigmática de los desajustes rurbanos, el carromato tracción animal representa la antítesis de la tecnología moderna, la irracionalidad por antonomasia. Rústicos y obsoletos, estos objetos de antaño reactualizan los opuestos negados por la razón moderna. Introducen el vivo recuerdo de una memoria y unas matrices culturales que

denotan la persistencia de elementos y costumbres rurales y/o tradicionales que persisten tenaz y activamente en los procesos socioculturales ciudadanos. Estas reapariciones impetuosas, puestas de manifiesto en los objetos, las prácticas, los saberes y sentires, entre otras expresiones de la condición de vida rurbana evidencian el carácter siempre contingente y perentorio del orden urbano moderno. Son una amenaza, un peligro latente para su legítimo dominio; se les teme y rechaza.

Intrínsecamente políticos, los sistemas sociotécnicos se configuran, entonces, como un espacio de lucha y disputa; un proceso ambivalente suspendido entre distintas posibilidades. Su diseño técnico, pero también sus funcionalidades y significaciones responden a principios y concepciones que buscan validarse para imponerse, finalmente, como modelos con potestad para decir cómo parece y debe ser la dinámica sociotécnica ciudadana. La tecnología moderna, tal como la conocemos, responde a los intereses y valores de determinados sectores quienes fundamentan sus pretensiones de dominio en la supremacía técnica y buscan, por su intermedio, justificar y validar el orden urbano moderno, velando por su reproducción y evitando su transformación. Pero como todo dominio nunca es total, el ejercicio del poder técnico evoca resistencias que le son inmanentes. Las prácticas de resignificación y readecuación tecnológica dan cuenta de una praxis creativa que reconoce parcialmente las prescripciones tecnológicas, las desborda y las reinventa bajo otros registros, creando una simbiosis entre lo propio y lo adquirido que sirve a la supervivencia tanto física como cultural de sus autores protagonistas.

Configuradas como un campo de disputas, la tecnología actualiza tensiones y controversias que se esgrimen, fundamentalmente, entre quienes controlan la mediación sociotécnica de la vida moderna y las propuestas de aquellos actores legos relativamente sujetos a su dominio. Por caso, entre el Estado, en tanto que principal garante del orden moderno y los actores rurbanos, situados dentro y fuera de los límites y parámetros establecidos.

Las controversias sociotécnicas que llaman nuestra atención se configuran, entonces, como un espacio de lucha donde se enfrentan propuestas sociotécnicas disimiles. Los des-acuerdos manifiestos se fundan en las tensiones que resultan del cruce entre los impulsos de racionalización del proyecto moderno que se busca

realizar y los artificios a partir de los cuales los actores rurbanos enfrentan, desenmascaran y reinventan los avatares de una racionalidad urbana siempre excluyente. El Estado, en conformidad con los demás agentes modernos, postula una intervención de política pública tendiente a resguardar e imponer el código sociotécnico legítimo con el fin de asegurar que la actividad técnica, su sentido social y los sistemas sociotécnicos resultantes sirvan a los intereses y valores urbano moderno dominantes. En ese marco, apela al trasvase tecnológico -la erradicación y sustitución del carromato tracción animal por zoótrofos- pues considera que los “novedosos” móviles urbanos permitirán restablecer el “buen” orden citadino, a la vez que avanzar en el proceso de formalización de la condición de vida rurbana. Por su parte, los actores rurbanos, situados a mitad de camino entre lo urbano y lo rural, lo moderno y lo tradicional, se caracterizan por su incapacidad de subordinación completa a la racionalidad dominante. Aceptan lo dado y lo reinventan en función sus condiciones de existencias y estrategias generales de supervivencia. La praxis inventiva revela los sesgos formales de la tecnología moderna, problematiza las relaciones de dominio y da cuenta de la presencia actuante de una racionalidad-otra, no como expresión autónoma, sino más bien “alternativa” en intersección permanente con la racionalidad moderna dominante.

Un análisis atento a las tensiones entre las racionalidades -urbana dominante y rurbana alternativa- y sus respectivas controversias sociotécnicas supone, entonces, un ejercicio relacional y analítico orientado a desentrañar la naturaleza política de las propuestas sociotécnicas, las disputas que atraviesan y conforman sus respectivas configuraciones materiales, funcionales y simbólicas.

En este sentido, los *objetivos de conocimiento* que guían el presente estudio buscan comprender y explicar los acuerdos y desacuerdos entre los marcos de interpretación y actuación que la política pública y los actores rurbanos despliegan sobre los respectivos sistemas sociotécnicos. Esto es, importa reconocer y comparar las significaciones y prácticas que resultan características en uno y otro caso, identificando convergencias y/o divergencias entre ellas y dilucidando los principios y premisas que abonan y sostienen los respectivos marcos de interpretación,

actuación y legitimación correspondientes. En otras palabras, interesa reconocer y comprender el tipo de racionalidad -los principios, concepciones, lógicas- que moldea las interpretaciones y actuaciones sociotécnicas de los respectivos actores implicados; a la vez que identificar el modo en que cada racionalidad reconoce y/o niega -en grados y matices diversos- a su alterna. El reconocimiento de las racionalidades en juego, las convergencias y divergencias entre ellas, permitirá avanzar en el reconocimiento y explicación de los marcos de interpretación y actuación que resultan característicos en uno y otro caso, los acuerdos y desacuerdos que fundan sus relaciones.

La resolución de los objetivos propuestos no sigue una lógica lineal. Las dilucidaciones resultantes se despliegan de manera simultánea y se retroalimentan mutuamente. El reconocimiento de las racionalidades que moldean las valoraciones, acciones y legitimaciones correspondientes permite realizar una lectura a la vez deconstructiva y reconstructiva de las tensiones y contradicciones que fundan sus relaciones, y que resultan configurantes de las controversias sociotécnicas que llaman nuestra atención. La comprensión y explicación de los acuerdos y desacuerdos sociotécnicos abonan, simultáneamente, la reconstrucción y el entendimiento de las respectivas racionalidades y las tensiones entre ellas.

Frente a las controversias y tensiones convocantes, más allá de sus referentes y niveles de análisis específicos, desde un enfoque comunicacional los esfuerzos de conocimientos desplegados permiten reconocer los modos en que distintos actores sociales en la configuración de sistemas sociotécnicos y prácticas participan en la puja por la creación y/o reproducción de sentidos que afirman, niegan y/o se ajustan por diversas razones al orden urbano moderno vigente. Esto es, el análisis simultáneo de las tensiones entre racionalidades y sus respectivas controversias sociotécnicas permite deconstruir los mecanismos y dinámicas de poder que sostienen los sentidos dominantes, a la vez que reconocer y reconstruir aquellos procesos antagónicos, convergentes y/o divergentes en diversos matices y grados. En definitiva, de cómo se lucha por la creación y/o reproducción de sentidos que afirman o niegan el orden social resultante. En este sentido, la mirada comunicacional penetra en las relaciones,

las pujas y tensiones; deconstruye y reconstruye, en última instancia, los procesos y mecanismos que sostienen las des-calificaciones e in-habilitaciones de las respectivas propuestas sociotécnicas, el dominio de unos sobre otros y la legitimidad del orden establecido.

El estudio se estructura en dos partes. En la primera delineamos un recorrido conceptual con el fin de delimitar y enriquecer nuestra mirada teórica frente al tema/problema convocante, así como los análisis e interpretaciones subsiguientes.

En la segunda parte emprendemos un recorrido por las controversias sociotécnicas que llaman nuestra atención. Para ello, seleccionamos tres tensiones claves, fundantes y configurantes de los des-acuerdos sociotécnicos enfocados¹⁷. A saber:

a) Considerando que todo sistema sociotécnico es el resultado del tipo de relación técnica que el hombre establece con el mundo objetivo -un hacer y los sentidos que ese hacer tienen para él-, se recuperan aquellos des-acuerdos relativos a las relaciones técnicas que subyacen a ambos sistema sociotécnico y que configuran, en última instancia, una matriz relacional hombre-objeto particular. La tensión que se postula presupone el cruce entre un esquema de relación *instrumental-pragmático* característico de la racionalidad moderna obcecada por el orden y el control, y un tipo de relación que siendo *pragmática* es también *simbólica* y *profunda*, afín a la condición de vida rurbana y el carácter intrínsecamente híbrido de sus prácticas de supervivencia grupal.

b) La segunda tensión se refiere a los des-acuerdos que se erigen entre los saberes y procederes que orientan y abonan las relaciones técnicas, en uno y otro caso. Los tipos de conocimientos y procedimientos implicados orientan el sentido y la forma que asumen los procesos de diseño, producción, uso y valoración de los respectivos sistemas sociotécnicos. Dichos saberes y haceres funcionan, a su vez, como mecanismos de legitimación que sostienen la validez de las experticias implicadas y la fiabilidad de las propuestas sociotécnicas resultantes. En este marco, la tensión que

¹⁷ Entre las múltiples tensiones resultantes del cruce de racionalidades disimiles, importan aquellos des-acuerdos que tienen una incidencia particularmente significativa a nivel sociotécnico, siendo fundantes y decisivas para el entendimiento de las controversias sociotécnicas que llaman nuestra atención. A partir de ciertas presunciones asentadas en investigaciones anteriores y en los avances teóricos y empíricos preliminares del presente estudio, se seleccionaron tres tensiones claves que permitieron recortar y circunscribir el análisis y organizar con mayor claridad su presentación.

se postula avanza en el reconocimiento de los des-acuerdos entre los *conocimientos y procedimientos científico-expertos* que moldean las políticas públicas y aquellos *saberes y habilidades tácitos-consuetudinarios*, propios de la condición de vida rurbana.

c) La tercera tensión seleccionada se centra en las convergencias y divergencias resultantes del cruce de las coordenadas temporo-espaciales que resultan características en uno y otro caso. Esto es, avanza en el reconocimiento de las concepciones de tiempo y espacio que circunscriben la cotidianeidad vivida de los respectivos sistemas sociotécnicos y sus controversias resultantes. Interesa reconocer los des-acuerdos al respecto, presuponiendo que bajo la égida de la racionalidad moderna predomina una visión de tiempo *univoco-lineal* y una concepción *urbano-racional* del espacio; mientras que desde la experiencia rurbana se asume una *temporalidad múltiple*, siendo el espacio *vital-cotidiano* su ámbito por excelencia.

Los capítulos de análisis que conforman la segunda parte del presente estudio, se estructuran siguiendo las tensiones antes mencionadas, desde una lectura atenta a las dimensiones constitutivas de los sistemas sociotécnicos (materialidades, funcionalidades y significaciones), los cruces, des-acuerdos y disputas entre los marcos de interpretación y actuación de los actores implicados. Antes de presentar los análisis correspondientes, compartimos algunas consideraciones sobre la matriz analítica y la estrategia teórico-metodológica que guió la investigación.

Hacia el final, presentamos las consideraciones finales del estudio; las ideas síntesis de un recorrido y problematización -a punto de comenzar-, que intentará en lo sucesivo arribar a consideraciones significativas, sustentables, coherentes y socialmente útiles.

Parte I

Capítulo I. Orden social moderno. Racionalidad y legitimidad

En este capítulo nos interesa describir y comprender la dinámica y las principales características del orden social moderno cuando la mirada se posa sobre lo tecnológico. Erigido como dominante en el marco de una disputa permanente entre disímiles racionalidades que buscan validarse, el orden moderno se configura como el contexto sociocultural e histórico que circunscribe las tensiones y controversias sociotécnicas que llaman nuestra atención. El reconocimiento de su racionalidad fundante, las bases y mecanismos que configuran y mantienen vigente su legitimidad importan, pues permiten comprender y explicar las tensiones que suscita la “irrupción” de la condición de vida rurbana; las interpretaciones y actuaciones que se siguen desde el discurso social organizado y las intervenciones de política pública desplegadas por el Estado, en especial, la centralidad que éste asigna al trasvase tecnológico como solución paradigmática ante los problemas suscitados por la presencia y permanencia de los sistemas sociotécnicos rurbanos en el ciudad.

La estructura del capítulo presupone la siguiente secuencia: Inicialmente, partimos de entender a la modernidad como un amplio proceso de racionalización que instaure una nueva forma de comprender pero al mismo tiempo de estructurar el mundo a partir de la (re)producción de una trama cultural, cuyo hilo conductor es la racionalidad instrumental formal (Weber, 1996)¹⁸. Esa matriz cultural moderna no es puesta en discusión: es el proyecto en sí; fija objetivos, lógicas, fundamentos de acción, y marca la propia dirección y ritmo de la historia. Por la importancia que el concepto de racionalidad reviste en la conformación del orden social moderno, realizamos un abordaje conceptual en torno a su “doble naturaleza”, sociológica e histórica. El primer término, nos convoca a dilucidar el tipo de racionalidad formal dominante, sus lógicas y principios rectores; el segundo nos invita a adentrarnos en los procesos de racionalización que instituyen ese orden.

En ese marco, advertimos el carácter dominante que adquiere la racionalidad instrumental formal en la configuración del orden social resultante. Centramos la atención en dos instituciones modernas que resumen y encarnan las premisas y

¹⁸ Hacemos referencia a su clásica obra “Economía y Sociedad” publicada en 1922.

preceptos formales: el Estado y los sistemas expertos. Por su intermedio, la racionalidad se instituye en un modelo de pensamiento y acción habitual para los ciudadanos modernos. Toda forma y/o expresión que no se ajuste a los preceptos dominantes, es transformada y/o negada afín de restablecer la correspondencia deseada y resguardar la legitimidad del ordenamiento vigente.

El orden moderno no es ni enteramente casual ni totalmente determinado. Es un orden basado en principios que se constituyeron en una larga lucha de entendimientos entre diversas racionalidades que buscaban validarse. En este sentido, remarcamos, no es una realidad acabada. Su legitimidad y tendencia dominante son parte de un proceso que se re-produce y disputa constantemente. El Estado, observamos, tiene un rol central: es el megainstrumento con el poder y la legitimación necesaria para imponer su voluntad, producir y velar por el orden social que lo pergeñó. A él se suman los sistemas expertos que, en cuanto enlaces funcionales a la racionalidad moderna dominante, son vistos también como legítimos y correspondientes convirtiéndose, por tanto, en fuentes continuas de legitimación del orden que los contiene. Ambos, se constituyen por tanto en importantes fuentes de legitimación del orden social. Pero dado que la dominación supone grados diversos de probabilidad de obediencia, despertarla y fomentarla requiere del accionar de otros mecanismos e instrumentos. Desde el Estado, entonces, se apelan también a los medios de información masiva y sus destinatarios, la opinión pública, como instrumentos de legitimación complementarios y, habitualmente, funcionales a dicho orden social.

1. La Modernidad como proceso de racionalización

En el marco de este trabajo, adoptamos la distinción hecha por varios autores, desde Habermas (1989) a Berman (1988) entre: i) la *Modernidad* como etapa histórica; ii) la *modernización* como proceso socioeconómico que trata de ir construyendo la Modernidad; y, iii) el *modernismo* como conjunto de valores y visiones del mundo que han acompañado a los procesos históricos de modernización.

Desde una perspectiva histórica, el advenimiento de la *Modernidad* remite a un largo proceso y a una diversidad de fenómenos que transformaron radicalmente el

orden social¹⁹. En consonancia con Berman (1988), Nicolás Casullo (2004) dirá que el siglo XVII será el que planteará las problemáticas anticipatorias de las crisis que configuran el nacimiento de la Modernidad, siendo central el nuevo punto de partida descartiano que hace del *sujeto pensante* un territorio, único, donde habita el dios de los significados del mundo: la *Razón*. En este marco, el sujeto se concibe con conciencia de la historia que protagoniza y reordena y en ese desplegarse de la razón, en tanto escritura civilizatoria que conquista y fascina por sus certezas y profecías, la Modernidad va tomando forma. Se inicia así un itinerario moderno asentado en la autonomía del hombre, en la calidad emancipadora de la ciencia y en las visiones esperanzadoras de progreso (Casullo, 2004).

La razón, puesta de manifiesto especialmente en los *avances científico-técnicos*, es el nuevo idioma que reinstitucionaliza el mundo, que simula dejar atrás los viejos tiempos y narraciones. La modernidad, dirá Casullo, (2004), incorpora necesariamente la dimensión de la crisis, la crítica y lo nuevo, como parte de su propio despliegue histórico. Es una edad histórica de transformaciones y quebrantamientos; es consustancial con el cambio y se origina primariamente en el proceso de una diferenciación y delimitación frente al pasado. A decir de Habermas (1989), con diversos contenidos, el término moderno expresó una y otra vez una época que se mira a sí misma en relación con el pasado, considerándose resultado de una transición desde *lo viejo hacia lo nuevo*. No obstante, Habermas hace notar que la

¹⁹ Berman (1988) organiza la historia de la Modernidad en tres fases: a) La primera fase va desde comienzos del siglo XVI hasta finales del XVIII. En ese periodo un conjunto de fenómenos erosionaron, en Europa, el orden cristiano-medieval. A saber: la ampliación del mundo conocido y la conquista de territorios extraeuropeos; la formación de un mercado mundial; la innovación incesante de los medios de comunicación y transporte; la aparición de las nuevas ciencias de la Naturaleza, el llamado “giro copernicano” del saber que acompañará el giro antropocéntrico que dominaría el discurso filosófico; la formación de los primeros Estados nacionales; en fin, la proliferación de formas capitalistas de producción que se consolidarán con el surgimiento de la Revolución Industrial en Inglaterra; b) La segunda fase se da entre los siglos XVIII y XIX, momento en que Europa se torna moderna. Entre los tonos y ritmos distintivos, sobresale el paisaje sumamente desarrollado: máquinas de vapor, fábricas automáticas, vías férreas, nuevas y vastas zonas industriales; ciudades rebosantes; un mercado mundial en expansión capaz del crecimiento más espectacular y una devastación espantosa; c) La tercera fase, circunscripta al siglo XX, supone la expansión del proceso de modernización que abarca prácticamente todo el mundo. Sus efectos, aunque con desiguales consecuencias, atravesarán, todas las fronteras. Lejos de generar una unidad perfecta, propiciará una distinción entre grupos de naciones centrales y dominantes, por un lado, y un vasto conjunto de sociedades que funcionaban como periferia del núcleo central, por el otro. Diferenciación que intentará ser interpretada y redimida a partir de las teorías y análisis sociológicos emergentes.

idea de ser moderno cambió a partir de la confianza, inspirada en la *ciencia* y el infinito *progreso* material, social y moral. Ese nuevo modernismo plateó una oposición abstracta entre pasado y presente, tradición y modernidad y desde entonces, dirá Habermas, la marca distintiva de lo moderno es lo *nuevo*, que es superado y condenado a la obsolescencia por la novedad del estilo que le sigue. Lanzado permanente y velozmente hacia adelante, el hombre moderno crea y recrea constantemente; es innovador y vanguardista en un momento, y atrasado y obsoleto al momento siguiente. En esa vorágine de evanescencias, advierte Berman (1988), el pasado y el viejo mundo desaparecen sin dejar huellas; en su lugar se configura un auténtico presente que no sólo es más valioso que el pasado, sino que además anuncia un movimiento incesante hacia lo mejor²⁰.

En términos de Habermas (1987) -y siguiendo en esto el pensamiento de Weber²¹- el itinerario de la Modernidad va siendo trazado a partir de un amplio y continuo *proceso de racionalización* en todos los planos de la vida y la sociedad. Pues, no sólo aparece en el campo de los avatares sociales, industriales, técnicos, económicos, sino que surge también como necesidad de una nueva comprensión del mundo ante la caída, el quiebre y el agotamiento de la vieja matriz interpretativa regida básicamente por lo religioso. En su avanzar, la racionalidad genera los tiempos modernos y concomitantemente el desencantamiento del mundo.

²⁰ Esta importante característica del mundo moderno es lúcidamente ejemplificada por Berman (1988) en la “Tragedia desarrollista”, particularmente en la tercera metamorfosis de Fausto: el desarrollista. Allí, Fausto representa al héroe moderno quien conecta sus impulsos personales con las fuerzas económicas, sociales y políticas que mueven al mundo. Y es así como se propone construir un entorno social radicalmente nuevo que vacíe de contenido y/o destruya el antiguo mundo. Para concretar su empresa, el desarrollista –demoledor y constructor a la vez- traspasará todas las fronteras naturales y humanas. En ese impulso irrefrenable es que ordena el asesinato de una pareja de ancianos que se resisten a dejar su granja (arcadia pastoril, enclave “premoderno”). Devenidas en “personas obsoletas” que se interponen en el camino del progreso, los ancianos son literalmente “barridos del mapa” para permitir la construcción de una torre. Junto con Margarita y su marido, dice Berman, se elimina la totalidad de los aspectos y sentimientos del viejo mundo.

²¹ Stephen Kalberg (2005, 2008), especialista en Max Weber y traductor de varias obras del sociólogo alemán, considera que Weber es quien, entre los fines del siglo XIX y principios del siglo XX, más trabaja a nivel sociológico, filosófico y de análisis cultural el problema sociocultural de la Modernidad. En este sentido, Kalberg sostiene que los planteos teóricos weberianos son centrales e ineludibles para quienes deseen entender el funcionamiento y la dinámica interna de las sociedades modernas. Weber es reconocido, entre otros aportes, por sus intentos de definir la singularidad de la Modernidad occidental y por brindar explicaciones causales sobre su desarrollo histórico específico.

El desencantamiento del mundo se refiere, a grandes rasgos, a la creciente intelectualización y burocratización de una sociedad que valora las interpretaciones científicas antes que las creencias y misticismos. Desde esa perspectiva, se postula que no existen poderes ocultos o imprevisibles en torno de la vida del hombre moderno, sino que, por el contrario, todo puede ser dominado mediante el cálculo y la previsión. En este marco, se presupone que la naturaleza, por ejemplo, es un mero objeto de conocimiento o de uso. Es decir, lo oscuro, lo otro, lo sagrado de la naturaleza queda despojado a partir de la irrupción de la racionalidad que la convierte en una estructura cuantificada y profundamente modificada por el arsenal técnico-científico.

La razón, por medio de la ciencia y la técnica, tiene un lugar central en la construcción del nuevo orden social moderno. La confianza ilimitada en su poder -un conocer racional para actuar, manipular, transformar- libera la mente de los límites oscurantistas y dogmáticos anteriores, y desde ese momento el hombre -portador natural de dicha razón- puede alcanzar grados cada vez mayores de libertad, dominar la naturaleza, repensar y organizar la sociedad de manera racional, y dar impulso a un progreso humano permanente para alcanzar niveles de perfeccionamiento cada vez más altos. El proceso de racionalización se configura entonces como un proceso esperanzador. Estructurado en torno al hombre como sujeto artífice de su destino, asentado en el potencial de la ciencia y la técnica y orientado al progreso infinito, el despliegue de la razón emerge como una marcha inexorable hacia la construcción de un mundo cada vez más perfecto.

Junto con el despliegue de la razón, importa remarcar, nace la idea moderna de progreso. Una idea que con el paso del tiempo dejó de ser sólo una aventura para convertirse en una necesidad vital (Nisbet, 1991). La fe en el progreso, sostiene Nisbet (1991), ha sido a lo largo de la historia una tendencia dominante para la civilización moderna. Esta sostiene -como ya lo advirtiera Bury (1971)- la idea de que la humanidad ha avanzado en el pasado, sigue y seguirá avanzando en el futuro. ¿Qué se entiende por avanzar?, se pregunta Nisbet (1991). Repasando la historia de la idea de progreso, observa que mientras para algunos consiste en el gradual perfeccionamiento de las virtudes morales, para otros es el perfeccionamiento cada

vez mayor del conocimiento general. Asimismo, señala que aunque la idea ya había sido considerada en la antigüedad clásica, tuvo su momento de auge y consolidación con el advenimiento de la sociedad moderna. Al respecto, Bury sostiene que “el concepto de progreso deriva su valor, su interés y su poder de sus referencias al futuro”. Así, “se puede concebir que la civilización haya avanzado gradualmente durante el pasado, pero la idea de progreso no aparece hasta que se conciba que la civilización está destinada a avanzar indefinidamente en el futuro” (1971:18). La conciencia en el progreso, entonces, era la del nuevo orden que la “modernidad” traería de la mano de la razón. Como idea rectora su mayor argumentación se dio con el impresionante avance que la actividad del conocer aportó y el desarrollo técnico materializó. Así, la idea de progreso, asociada a una nueva esperanza fundada en la razón y el conocimiento científico y materializada por la técnica moderna, desde entonces, ocupó un lugar central en y para la sociedad moderna.

La triada ciencia, técnica y progreso presuponía que el hombre, por medio de los avances científico-técnicos, iniciaba una marcha que lo conduciría a la construcción de un mundo cada vez más perfecto, un progreso infinito del conocimiento y un infinito mejoramiento social y moral. Desde entonces, la idea de progreso, asociada a la una nueva esperanza fundada en la ciencia y en la técnica, ocupó la mentalidad del hombre que empezaba a denominarse moderno²². De esta manera, impulsada por la razón científica, enlazada a la idea de progreso y sustentada en el optimismo ilustrado, la técnica pasa a ocupar un lugar sin precedentes en la dinámica social; junto a ella, la tecnología moderna se configura como uno de los principales dispositivos técnico-ideológicos (Feenberg, 2012) del proyecto moderno que se busca instaurar.

Hasta aquí entonces, podemos decir que la Modernidad se configura como un proceso de racionalización que reordena el mundo a partir de un proyecto histórico que busca instaurar una nueva forma de comprender pero al mismo tiempo de estructurar el mundo a partir de la (re)producción de una trama cultural sustentada en

²² Ser “moderno”, expresa Berman, “es encontrarse en un ambiente que promete aventura, poder, alegría, crecimiento, autotransformación de las cosas que se sitúan alrededor, al mismo tiempo que amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos y todo lo que somos” (1988:15).

el universo narrativo que propuso la razón, que sitúa al sujeto como consciencia plena de los cursos históricos y que concibe al progreso tecnocientífico como la instancia liberadora de la humanidad. El proyecto moderno no es puesto en discusión, fija objetivos, lógicas, fundamentos de acción, y marca la propia dirección y ritmo de la historia. No obstante, importa notar que será el propio Weber -en consonancia con otros pensadores- quien señale el carácter paradójico y contradictorio de este amplio y continuo proceso de racionalización. Desde su perspectiva, la razón es básicamente ambivalente pues conlleva una dimensión positiva y esperanzada, a la vez que actualiza una dimensión sombría y destructiva²³. Esta significación negativa fue analizada por Weber mediante su idea de la racionalidad como una “jaula de hierro” que a la vez que permite alcanzar los más altos picos de civilización, tiende a esclavizar a los hombres dentro de una “jaula” saturada por los procesos de racionalización.

Pese a las críticas y advertencias sobre su carácter sombrío, el proceso de modernización no detuvo su marcha. Avanzó y penetró sutilmente la totalidad de la vida social y la racionalidad fue incorporada a estructuras cada vez más abstractas, más homogéneas y al mismo tiempo más universales: la ciencia, el Estado y el mercado. Su realización no obstante, nunca fue total ni perfecta. Pues como ya hemos mencionado e iremos viendo a lo largo del capítulo, el proyecto moderno no fue enteramente casual ni totalmente determinado; su emergencia fue más bien contingente y conflictiva. Se estructuró a partir del predominio de un tipo de racionalidad, cuyos principios y concepciones se configuraron como dominantes en una larga lucha entre diversas fuerzas que buscaban validarse. Así, la racionalidad que se impuso lo hizo sobre otras racionalidades posibles que, aunque ocluidas,

²³ Respecto del carácter paradójico y ambivalente del nuevo orden moderno, Berman (1988) sostiene que su reconocimiento implicó asumir que si bien todo era posible y construible, también todo podía desaparecer en un segundo. Esto es, aceptar que la Modernidad es eso: un claroscuro, una contradicción permanente. Ser modernos, advierte Berman, es vivir una vida de paradojas y contradicciones, donde todo está preñado de su contrario y -parafraseando a Marx- todo lo sólido se desvanece en el aire. Este carácter paradójico y ambivalente de la Modernidad aparece claramente ejemplificado en su alusión al Fausto de Goethe, quien se ve obligado a aceptar otra condición inherente de lo moderno: “la destructividad como parte de la creatividad”. Así, todo lo que sea creado en el presente -y desde luego, también en el futuro- será destruido para empedrar el camino de otras creaciones. Dialéctica que el hombre moderno debe asumir para avanzar y vivir, y que envolverá y moverá a la economía, el Estado y la sociedad moderna como un todo (Berman, 1988).

continuaron existiendo y operando de manera subalterna dentro y fuera de los límites por ella impuestos. En este sentido, pese a la innegable omnipresencia de sus efectos, la modernidad en tanto que proceso creciente de racionalización no logra expandirse y realizarse de manera homogénea, absoluta y perfecta en todos lados. Allí donde se instala, no agota la realidad ni logra imponer totalmente su racionalidad instrumental-formal. Coexiste con otras formas y expresiones, otros modos y estilos del vivir que tienen sus propias lógicas y que se definen por su incapacidad de subordinación completa a la racionalidad dominante. La generación de tensiones, contradicciones y paradojas es, por tanto, una condición intrínseca a la propia realización del proyecto moderno, que adquiere más o menos relevancia según el caso. Pues partimos del supuesto de que el proyecto moderno adquiere formas sociohistóricas particulares, situadas y atravesadas por una multiplicidad de variables inscriptas en los contextos concretos que circunscriben su realización (Ortiz, 1997).

Ahora bien, volviendo al tema de la racionalidad y los procesos de racionalización que configuran el orden social moderno, en el próximo apartado recuperamos los aportes de Weber y nos interrogamos puntualmente respecto de ¿Qué se entiende por racionalidad? ¿Existe en el orden social moderno una trama o tipo de racionalidad dominante? ¿Qué características asume y cuáles son sus principios rectores? ¿Cuál y cómo ha sido la génesis de dicha racionalidad? ¿A partir de qué procesos y mecanismos se ha expandido e instaurado? y ¿En el marco de qué esferas y/o niveles de la vida social se ha materializado e institucionalizado?

2. Tipo de racionalidad dominante

Como anticipáramos, Weber entiende a la Modernidad como un espacio de desarrollo de un tipo de racionalidad -instrumental formal- de intensa constitución civilizatoria que se desenvuelve en todas y cada una de las esferas de la actividad y que viene a marcar el carácter distintivo del mundo occidental. La pregunta por la peculiaridad de la civilización occidental (y del capitalismo como parte de aquélla) se transforma, para Weber, en la pregunta por la índole específica del racionalismo propio de la cultura occidental (Habermas, 1987; Serrano Gómez, 1994). Este interés del pensamiento weberiano, supone el reconocimiento de una pluralidad de

racionalizaciones posibles, siendo la racionalidad moderna una modalidad entre otras que se circunscribe al particular desarrollo civilizatorio occidental²⁴.

Ahora bien, a pesar del interés de Weber en el racionalismo específico y peculiar de la cultura occidental son varios los autores (Habermas, 1987; Ritzer, 1993, 1996; Serrano Gómez, 1994; Aronson y Weisz, 2005; Kalberg, 2005, 2008; Schluchter, 2008) que señalan que es muy difícil extraer de su obra un tratamiento sistemático y una definición clara de racionalidad. Interesado en clarificar dicha noción e intentando no caer en reduccionismo, Habermas (1987) sostiene que a la hora de reconstruir la singularidad del racionalismo occidental, Weber utiliza una doble estrategia hermenéutica que supone dos momentos analíticos estrechamente vinculados. El primero se refiere al “racionalismo” e implica el análisis de los distintos grados y tipos posibles de racionalidad. El segundo alude a una multiplicidad de procesos de racionalización orquestados en todos los ámbitos de la vida social. Entre ambos momentos -advierde Habermas- se da una relación de expreso paralelismo, en tanto se parte de entender que la noción de “racionalidad” alude a un estado (consideración estática del ámbito de la razón), mientras que la “racionalización” refiere al proceso (consideración dinámica). En consonancia, Aguilar (1988) sostiene que ambos momentos dan cuenta de la “doble naturaleza de la racionalidad” weberiana, manifiesta en sus conceptos sociológicos e históricos respectivamente.

En el marco de este estudio, consideramos los dos sentidos asociados al concepto de racionalidad. Sin desconocer los tipos de racionalidad esbozados por Weber²⁵,

²⁴ El momento de desarrollo de la razón que constituye la Modernidad occidental es entendido como un desarrollo cultural particular, como algo específicamente occidental, no sólo en el sentido de que fue en ese lugar donde se dieron las condiciones históricas para que por primera vez se desarrollara, sino en el sentido de que expresa los rasgos de esta particular cultura. En este sentido, Ruano de la Fuente (1992) sostiene que Weber rechaza explícitamente la idea de una razón universal, dotada de una lógica de desarrollo legalmente determinable, desde la cual la Modernidad occidental aparecía como el resultado de un proceso evolutivo universal, como una fase evolutiva superior de desarrollo de la razón, a la que según ciertas leyes tenderían el resto de las culturas. De la misma manera, Weber también evita la idea de que los estándares de racionalidad de la cultura moderna occidental sean inherentes al espíritu humano.

²⁵ Para una aproximación a los tipos de racionalidad esbozados por Weber en sus distintas obras, puede consultarse especialmente el artículo “Los tipos de racionalidad en Max Weber”, copilado en el libro “Sociedad y Religión. Un siglo de controversias en torno a la noción weberiana de racionalización” de Eduardo Weisz y Perla Aronson (2005).

importa describir el tipo de racionalidad que resulta dominante en la configuración del orden social moderno: la racionalidad instrumental formal²⁶. Asimismo, interesa reconocer el proceso mediante el cual dicha racionalidad se realiza a nivel cultural, social y subjetivo (Habermas, 1987) e implica también un proceso de racionalización del espacio (Santos, 2000). Juntos y combinados, estos procesos van dando lugar al orden social moderno que encuentra en la ciudad su locus de realización por excelencia. Abordar la racionalidad desde esta perspectiva nos permite reconocer y caracterizar sus lógicas y principios rectores, a la vez que identificar los procesos que subyacen a su génesis e institucionalización. Simultáneamente, este abordaje nos posibilitaría ir avanzando en el reconocimiento del orden social resultante, sus agentes claves y los mecanismos e instrumentos que operan y sostienen su legitimidad.

2.1 Racionalidad instrumental formal dominante. Principios rectores

Como ya mencionamos, son varios los autores que se proponen sistematizar la noción de racionalidad weberiana. En general, todos asumen que no es un concepto fijo y, parafraseando a Weber, sostienen que se trata de un concepto histórico que encierra un mundo de contradicciones. ¿Cómo es posible estructurar conceptualmente ese mundo de contraposiciones? La mayoría de las propuestas recalcan en tres pares de antítesis: la racionalidad con arreglo a fines y a valores, la racionalidad formal y material, la racionalidad teórica y práctica. Los diferentes conceptos, advierten, se proyectan en distintos niveles, algunos inscriptos en la teoría de la acción social; otros más vinculados a una teoría de la cultura y otros relativos a las indagaciones weberianas referidas a los procesos de racionalización social. A los fines de ir avanzando en el esclarecimiento del tipo de racionalidad dominante, recuperamos especialmente las dos primeras clasificaciones²⁷.

²⁶ Lo dominante referenciado, en este caso, surge del carácter hegemónico que las premisas de dicha racionalidad tienen en la configuración del orden social moderno.

²⁷ Importa detenernos en el par racionalidad formal-sustantiva y acción racional con arreglo a medios/fines y valores, pues resultan de crucial importancia para dilucidar el tipo de racionalidad dominante. Por su parte, el par racionalidad práctica-teórica presupone que la racionalidad pertenece, en efecto, tanto al mundo del pensamiento como al de la acción y es en torno a esta doble dimensionalidad que se desenvuelve la multivocidad de la racionalidad (Ruano de la Fuente, 1992).

Siguiendo a Habermas (1987) comenzamos diciendo que la *racionalidad* refiere al modo en que los hombres entran en relación con el mundo objetivo, con el mundo social y con el de su propia subjetividad. En ese entrar en relación, por tanto, la acción social deviene clave. Así, la pregunta por la racionalidad supondría, ante todo, intentar identificar y comprender el porqué, para qué y por dónde se orienta la acción humana. En este sentido, se reconoce una ligazón indisoluble entre la acción y la racionalidad, al punto tal que no habría racionalidad sin acción socialmente significativa²⁸.

Ahora bien ¿Qué significa que las personas se comporten racionalmente, o que ciertas acciones deban considerarse racionales? Weber construye una cuádruple tipología de la acción que se asienta en dos grandes distinciones. La primera relativa a dos tipos acción, *racional* y *no racional*. La segunda distinción, ya dentro de la acción racional, refiere a la *acción racional con arreglo a fines* y la *acción racional con arreglo a valores*. Entre las acciones consideradas no racionales se hallan la *acción afectiva*, determinada por estados afectivos y sentimentales imprevisibles y la *acción tradicional*, determinada por hábitos arraigados. Dentro de las acciones racionales, la *acción racional con arreglo a medios/fines* sería aquella determinada por expectativas en el comportamiento tanto de objetos del mundo exterior como de otros hombres y utilizando esas expectativas como condiciones o medios para el logro de fines propios racionalmente sopesados y perseguidos. El énfasis, por tanto, recae en la instrumentalidad, esto es, en la efectividad con que se establecen y realizan las metas. Por su parte, la *acción racional con arreglo a valores*, estaría determinada por la creencia consciente en el valor -ético, estético, religioso o de cualquier otra forma como se interprete- propio y absoluto de una determinada

Esto es, a diferencia de las primeras dos clasificaciones, lo teórico y práctico referenciado alude al ámbito que circunscribe el despliegue y realización de las racionalidades en juego. Siendo el espacio “práctico” -que remite a los criterios conforme a los cuales los actores aprenden a controlar su entorno- el de mayor interés para Weber (Kalberg, 2005).

²⁸ Desde Weber, afirma Ortiz (1997), la sociología ha tenido que ver con la acción significativa, que es sinónimo de acción social. Para Habermas (1987) la relación entre racionalidad y acción social condensa la tesis weberiana que quizá merece mayor atención: “Con el acceso en términos de comprensión del ámbito objetual de la acción social se plantea ineludiblemente la problemática de la racionalidad”, interrogante que se convierte en el objetivo central de su obra y que desde la óptica de Kalberg (2008) es lo que permite a Weber trabajar y ofrecer planteos teóricos que integran y tensionan permanentemente las dimensiones micro-macro y acción-estructura.

conducta, sin relación alguna con el resultado, o sea, puramente en méritos de ese valor. En este tipo de acción lo esencial es, por tanto, adecuar la conducta a un valor, sin importar las circunstancias y las consecuencias.

El contraste entre las acciones racionales e irracionales permite advertir que un parámetro esencial de la racionalización de la conducta es, entonces, la sustitución de la sumisión a la costumbre y los afectos por la elaboración consciente de los valores, fines y medios que intervienen en la acción. La acción racional es la acción libre y conscientemente dirigida hacia la consecución de un objetivo, ya se considere que el sentido de la acción está en el balance calculable entre fines, medios y consecuencias, de acuerdo con un criterio técnico y económico maximizador, ya se ponga el sentido de la acción en el seguimiento de un valor incondicionado. En uno y otro caso se trata de acciones autodeterminadas, racionalmente controladas, y claramente diferenciables, en sentido estricto, respecto de las acciones irracionales, afectivas y tradicionales, en las cuales el sujeto está determinado por un hábito arraigado o una pasión poderosa²⁹.

Como veremos en lo sucesivo, Weber considera que la racionalización de la cultura occidental se caracteriza por un enorme desarrollo de la acción racional con arreglo a medios/fines por sobre la acción con arreglo a valores. En ese marco, los sujetos tienden a orientar sus acciones hacia la consecución de un fin racionalmente calculado y perseguido, guiándose en su proceder por el principio de eficacia, y dejando de lado cualquier otra premisa que no admita cálculos y/o mediciones exactas. El énfasis en la instrumentalidad conlleva diversas consecuencias, siendo el progreso científico-técnico desmedido una de las más preocupantes. Pues al no considerar ninguna otra variable por fuera de los intereses instrumentales-pragmáticos, la racionalidad formal propicia tendencias tecnocráticas,

²⁹ La tipología, no obstante, es una construcción ideal con fines heurísticos. A decir de Weber, muy raras veces la acción, especialmente la social, está exclusivamente orientada por uno u otro de estos tipos. Tampoco estas formas de orientación pueden considerarse en modo alguno como una clasificación exhaustiva, sino como puros tipos conceptuales, contruidos para fines de la investigación sociológica, respecto a los cuales la acción real se aproxima más o menos o, lo que es más frecuente, de cuya mezcla se compone. Sólo los resultados que con ellos se obtengan pueden darnos la medida de su conveniencia (Kalberg, 2005).

hiperoptimismo tecnológico y una pérdida gradual de la capacidad crítica y electiva de los sujetos frente a los valores e intereses que orientan sus acciones.

La comprensión de este diagnóstico, nos lleva necesariamente al segundo par antitético que llama nuestra atención: la *racionalidad formal* y la *racionalidad sustantiva*. A pesar de su centralidad, la caracterización weberiana de la “formalidad” es muy limitada tanto en su extensión como en su precisión conceptual (Ruano de la Fuente, 1992). Define racionalidad formal siempre en contraposición a la racionalidad material; mientras que ésta última se mide por referencia a valores, la racionalidad formal es siempre ajena a ellos, remitiéndose a consideraciones de tipo técnico-calculístico³⁰. Al respecto, Habermas (1987) dirá que la racionalidad instrumental y la racionalidad electiva de una acción, tomadas conjuntamente, es a lo que Weber llama *racionalidad formal* por contraposición al enjuiciamiento material del sistema de valores que subyace a las preferencias³¹. Ambas, racionalidad técnico-instrumental y racionalidad electiva de la acción, ponen al descubierto un rasgo esencial definitorio de la acción con arreglo a medios/fines: su formalidad, la cual se evidencia cuando se constata que dichas racionalidades se miden en función de criterios pura y exclusivamente formales (corrección en el cálculo y máxima eficiencia, por ejemplo).

³⁰ A decir de Serrano Gómez (1994) la sociología weberiana de la economía brinda algunas precisiones al respecto. En el marco, la racionalidad formal se refiere a las decisiones de sujetos que actúan racionalmente en su elección, que tratan de perseguir sus intereses de acuerdo con preferencias claras y con máximas de decisiones dadas típicamente, por ejemplo, en el caso una gestión económica entendemos el grado de previsión y cálculo que le es técnicamente posible y que aplica en la práctica. Por su parte, la racionalidad sustantiva implica siempre exigencias de tipo ético, estamental o de cualquier otra clase (por ej. valores religiosos, sistema de privilegios tradicionales, vínculos afectivos, prohibiciones morales, etc.) midiéndose después los resultados de la gestión económica por su racionalidad con arreglo a valores.

³¹ Las nociones de racionalidad instrumental, electiva y normativa de una acción se desprenden del análisis weberiano sobre los tipos de acción racional antes mencionado. En ese marco, sostiene Habermas (1987), Weber diferencia el concepto de racionalidad bajo el triple aspecto de utilización de medios, de elección de fines y de orientación por valores. A saber: La *racionalidad técnico-instrumental* de una acción se mide por la eficacia técnica en la planificación del empleo de medios para fines dados. Pero la acción racional no se limita a sopesar los medios con los fines, sino que también sopesa racionalmente los diferentes fines posibles entre sí, y aún éstos con las consecuencias previsibles. Nos referimos, en este caso, a la *racionalidad electiva de una acción*. La acción racional, observa Weber, incluye por último una *racionalidad normativa*, la cual se mide por la fuerza sistematizadora y unificante y por la capacidad de penetración que tienen los patrones de valor y los principios que subyacen a las preferencias de acción. Dicha racionalidad, a diferencia de las otras dos, remite a la acción con arreglo a valores (Habermas, 1987).

En esta misma línea, reconociendo que la racionalización de la cultura occidental moderna se caracteriza por una creciente expansión de la acción racional con arreglo a fines por sobre aquella asentada en valores, Serrano Gómez (1994) dirá que cuando en la acción racional con arreglo a fines, éstos aparecen como dados estamos, en términos weberianos, ante la *racionalidad formal*. En ese marco, advierte Kalberg (2005), el cálculo racional con arreglo a medios/fines se legitima referenciándose en reglas, leyes o regulaciones abstractas ya existentes y aplicadas universalmente, sin consideración de personas y eliminando todo elemento que no pueda calcularse. En consonancia, Ritzer (1996) sostiene que para Weber la racionalidad formal presupone que la búsqueda, por parte de las personas, de medios óptimos para conseguir un fin dado viene moldeada por medio de leyes, regulaciones y estructuras sociales. ¿Cuáles son algunas de esas reglas que funcionan como principios rectores de la acción social? A decir de Ritzer (1993, 1996) la *eficiencia* y *eficacia*, el *cálculo* y la *cuantificación*, la *predictibilidad* y la *búsqueda de beneficios*, la *impersonalidad* y la valoración positiva del *conocimiento técnico especializado*, y el *reemplazo de tecnologías humanas por tecnologías no humanas* son algunos principios que definen a la racionalidad formal. Dichos criterios, erigidos como absolutos y universales, encuentran en la *tecnología moderna* una de las formas de concreción más perfectas y acabadas, a la vez que tienden a generar *consecuencias irracionales* para el sistema social en su conjunto³².

La racionalidad formal, dirá Kalberg (2005), atraviesa y moldea las principales esferas sociales y estructuras de dominación de la sociedad moderna. En ese sentido, en el marco de la *ciencia*, el *derecho*, la *economía* y la *forma burocrática de dominación estatal* los procesos de toma de decisiones y resolución de problemas se realizan por la orientación sistemática y continua de la acción racional con arreglo a

³² En su libro “La McDonalización de la sociedad” (1996), Ritzer recupera el análisis weberiano sobre las formas burocráticas como expresiones paradigmáticas de la racionalidad formal y los procesos de racionalización modernos. Sobre esa base, postula el fenómeno de “mcdonalización” que advierte como los restaurantes de comida rápida se han convertido en un modelo contemporáneo y omnipresente de racionalización que se replica en otros ámbitos sociales e institucionales. Mediante la consideración de los principios afines a la racionalidad formal (cuantificación, eficiencia, predictibilidad, etc.), las estructuras formales e institucionales avanzan en el control de la acción social, reduciendo los márgenes de incertidumbre y moldeándolas en conformidad con el modelo de acción racional con arreglo a medios/fines dominante.

medios/fines que, moldeada por los principios antes mencionados, se orienta al cumplimiento de los fines dados y prescriptos por el proyecto moderno que se busca instaurar. Así, el proceso de racionalización operan simultáneamente en todos los niveles de la vida social, dando lugar a una red de patrones de acción y un modelo de comportamiento habitual para los sujetos sociales (Ortiz, 1997) que apuntan en una misma dirección: una profunda penetración de la acción racional con arreglo a medios/fines que garantiza, en última instancia, la expansión y el predominio de la *racionalidad formal* (Serrano Gómez, 1994; Kalberg, 2005, 2008).

Identificado y caracterizado el tipo de racionalidad dominante, a continuación nos adentramos en la racionalidad en tanto concepto histórico. Esto es, nos interrogamos respecto de los procesos de racionalización que garantizan la expansión e institucionalización de la racionalidad formal y que a su paso van instituyendo el orden social moderno. En ese marco y a los fines de nuestro estudio prestamos especial atención a la incidencia de la racionalidad formal sobre las esferas científico-técnica y normativo-jurídica, las formas de dominación legal estatal y la conformación de un estilo de vida metódico-racional acorde a los preceptos modernos. Asimismo, resaltamos el proceso mediante el cual la racionalidad se instala en la propia constitución del espacio -en especial a través de los sistemas sociotécnicos hegemónicos-, moldeando su configuración material y social.

2.2 Procesos de racionalización formal

El proceso de modernización se concibe como un proceso de racionalización que se inicia en el seno de la racionalización de las cosmovisiones religiosas, y a través del anclaje motivacional de orientación de la acción con arreglo a fines se consolida y materializa en el orden social institucional. A continuación, a partir de los aportes de Habermas (1987) sistematizamos el proceso de modernización weberiano, distinguiendo los tres ámbitos en los que el proceso de racionalización deja su peculiar impronta: el ámbito cultural, social y subjetivo-vital. Recuperando algunos planteos de Santos (2000) incluimos un cuarto dominio: el espacio ciudadano como locus de la racionalidad por excelencia.

El *proceso de racionalización cultural*, hace referencia a la racionalización de las imágenes del mundo y la emergencia de las estructuras de conciencia modernas. Aquí, Weber ahonda en los aspectos estructurales del proceso de desencantamiento del pensamiento mágico y las condiciones bajo las cuales la ciencia y técnica, derecho y arte se desenganchan mutuamente y despliegan sus propias lógicas internas³³. En el marco del presente estudio, interesan particularmente los procesos de racionalización a nivel *científico- técnico* y *jurídico* expresados en el *derecho formal* y los *sistemas expertos* respectivamente³⁴. Pues, como veremos en los capítulos de análisis, el Estado apela permanentemente al discurso jurídico y científico como instancias claves para la formulación y legitimación de las iniciativas de política pública destinadas a la rurbanidad.

El proceso de desencantamiento, importa recordar, está directamente vinculado a los progresos científico-técnicos (particularmente, el perfeccionamiento del conocimiento empírico-analítico, la capacidad de cálculo, previsión y dominio racional sobre la realidad). Con el avance de la ciencia moderna se deslegitima la existencia de poderes ocultos, a la vez que se eliminan las certezas que lo trascendente e inmutable le ofrecían al hombre. Frente a ello, es el propio hombre quien debe construir sus marcos de pensamiento y acción por sobre cualquier otro código sobrenatural. Así, el conocimiento científico se configura como el nuevo marco de entendimiento; facilita la emergencia de una racionalidad formal técnico-calculística y posibilita, por tanto, un dominio técnico-pragmático de la vida natural y social. La praxis científica introduce e instaura un nuevo conjunto de reglas y

³³ La diferenciación operada hace posible la racionalización de los distintos sistemas simbólicos y de la acción bajo un autónomo criterio abstracto de valor con pretensiones universales de validez: la verdad como criterio de valor de la ciencia, la rectitud normativa para el derecho, la autenticidad para la estética. Van surgiendo, por tanto, las estructuras cognitivas, normativas y expresivas postradicionales que quedan representadas respectivamente en el pensamiento científico, en las concepciones jurídicas y estéticas modernas. Ellas posibilitan una comprensión descentrada del mundo así como diferentes actitudes ante la realidad, también disgregadas: una actitud instrumental frente al mundo cognitivamente objetivado, una actitud de adecuación o transformación normativa ante el mundo social, y una actitud expresiva frente a un mundo interno subjetivizado (Ruano de la Fuente, 1992).

³⁴ La noción de “sistemas expertos” pertenece a Giddens (1990) y refiere a sistemas de conocimientos especializados, logros técnicos o experiencia profesional que organizan grandes áreas del entorno material y social moderno. Recuperando los planteos weberianos, consideramos que dichos sistemas son el resultado de los avances científico-técnicos modernos que, como veremos en lo sucesivo, han sido cruciales en la conformación y consolidación del Estado y la economía capitalista.

procedimientos que reorientan la relación del hombre con la realidad, volviéndola cada vez más eficaz, calculable y predecible (Habermas, 1987). En ese marco todo puede ser racionalizado, incluso la propia acción del hombre quien al obrar racionalmente recupera la información que proviene de su experiencia, la cual le permite planificar la acción y prever sus consecuencias, apostando a una maximización de los aciertos y a una minimización de errores.

La primacía de la ciencia como criterio único de verdad, advierte Santos (2003), significó el predominio de la categoría de orden por sobre la noción de caos asociada a los esquemas precedentes (mágicos, oscurantista), los cuales ante el monopolio científico-técnico fueron catalogados de irrelevantes y reducidos a mera ignorancia. Junto a ellos, se descalificó también a los conocimientos populares y/o experiencias de sentido común que no mostraban correspondencia con las prescripciones del saber científico. Así, todo lo que el canon científico no legitimó fue descalificado y declarado inexistente. La primacía del saber científico-técnico como “conocimiento regulador” –agrega Santos (2003)- fue a su vez asegurada y reforzada a través del derecho formal. Instrumentalizado oportunamente por el Estado, el marco jurídico moderno -científico y racional³⁵- custodió su dominio y garantizó el orden racional exigido (Santos, 2003).

El *proceso de racionalización social* hace referencia a la materialización institucional de las estructuras de conciencia moderna (Habermas, 1987). Remite, más específicamente, al proceso de progresiva diferenciación y de mutuo reforzamiento entre la economía capitalista y el Estado moderno. Diferenciación, porque con la Modernidad se inicia el desarrollo de un sistema económico despolitizado e internamente regulado (leyes de mercado). No es competencia del Estado, en este sentido, las decisiones económicas, sino garantizar exclusivamente la pacífica realización de las transacciones económicas internas y formalmente

³⁵ Para cumplir esa tarea, el derecho mismo tuvo que someterse a la racionalidad cognitivo-instrumental de la ciencia moderna y convertirse él mismo en científico. Que el derecho sea científico y racional, supone reconocer que es elaborado por un cuerpo de funcionarios, a la vez que es racionalmente interpretado y aplicado. En términos generales, se trata de un sistema racional de leyes universales y abstractas, emanadas del Estado, que presiden una administración burocratizada y profesional, y que son aplicadas a toda la sociedad por un tipo de justicia basado en una racionalidad lógico-formal (Santos, 2003).

autorreguladas. Relaciones de complementariedad y de estabilización mutua, decimos además, toda vez que, sin duda, la economía moderna necesita para su desarrollo del derecho formal y de la administración racional, ambos instrumentos organizativos del Estado moderno, del mismo modo que éstos se consolidan por referencia al racionalismo económico moderno.

Ahora bien, sin desconocer los análisis weberianos relativos al mercado, dada la importancia que reviste el Estado y sus respectivas políticas públicas para nuestro tema/problema de investigación, centraremos nuestra atención en el aparato estatal en tanto que expresión paradigmática de la institucionalización de la racionalidad conforme a fines formalizada³⁶.

En el marco de los planteos weberianos, la coacción física es una característica del Estado que sin serle exclusiva, es ciertamente uno de sus rasgos esenciales³⁷. Sin embargo, el propio Weber reconoce que la obediencia del conjunto social si bien se explica por la existencia y potencial aplicación de medidas coactivas, no se reduce a ellas. En la sociedad moderna, la dominación del Estado es también y fundamentalmente posible porque los individuos creen en la validez de las ordenaciones estatuidas y en la legítima autoridad de quienes en nombre del Estado

³⁶A los fines de definir qué se entiende por políticas públicas, recuperamos los aportes de Fernando Aguilar, reconocido pensador mexicano en la materia. Aguilar (2009) sostiene que las acciones de gobierno, que tienen como propósito realizar objetivos de interés público y que los realizan con eficacia y aún eficiencia, es lo que en términos genéricos se llama política pública. Estas acciones de gobierno, advierte, tienen una doble dimensión: política y técnica. Esto es, incluyen un componente normativo y un componente científico-técnico. Por un lado, son acciones de política, en tanto se orientan a realizar objetivos de interés y beneficio social general y, por el otro, son acciones que se respaldan en un razonamiento técnico-causal a fin de poder realizar los objetivos e intenciones deseados. Ambas dimensiones son interdependientes; pueden ensamblarse de manera armoniosa o bien coexistir en tensión. En este sentido, lo específico de las políticas públicas consistiría, entonces, en ser un conjunto de acciones intencionales y causales, orientadas a la realización de un objetivo de interés/beneficio público, cuyos lineamientos de acción, agentes, instrumentos, procedimientos y recursos se reproducen en el tiempo de manera constante y coherente. La estructura de sus acciones durante un cierto tiempo es lo específico y lo distintivo de ese conjunto de acciones de gobierno que se denominan políticas públicas. De todas formas, en lo que se refiere cuando menos a las políticas públicas -advierte Aguilar (2009)- la realidad es tan compleja que la definición no podría ser otra cosa que un tipo ideal. “Una política pública no es algo que acontece de una vez por todas. Es algo que se rehace sin cesar. Elaborar una política es un proceso de aproximaciones sucesivas hacia algunos objetivos deseados que van también cambiando a la luz de nuevas consideraciones” (2009:20)

³⁷ En términos weberianos, el Estado representa el instituto político de actividad continuada, cuando y en la medida en que su cuadro administrativo mantenga con éxito la pretensión al monopolio legítimo de la coacción física para el mantenimiento del orden vigente (Weber, 1996).

las promulgan³⁸. Al respecto, Serrano Gómez (1994) dirá que si bien no es el único motivo de obediencia, el reconocimiento de la legitimidad es el factor que, al adquirir mayor importancia, determina la modernidad del Estado. En el marco de nuestro estudio, interesa comprender el ejercicio de dominación legal-racional desplegado por el Estado que, sin prescindir de la coacción física, se asienta en el poder simbólico otorgando un lugar crucial al problema de la legitimidad. En los próximos apartados avanzamos en ese sentido.

Antes bien, interesa remarcar que en las sociedades modernas el Estado es el principal agente modernizador. Garante de la organización racional de la vida bajo la aplicación de criterios racionales, busca canalizar los deseos, intereses y emociones de los ciudadanos hacia metas afines al proyecto moderno. De esta manera todas las políticas e instituciones estatales están definidas por el imperativo de modernización y buscan universalizar los principios y concepciones de la racionalidad formal dominante en todos los ámbitos de la vida social. Portador de los preceptos modernizadores, el Estado se sitúa por encima de las demás instituciones, despliega e instrumentaliza procesos y dispositivos de modernización aspirando, en última instancia, a universalizar los principios y concepciones de la racionalidad moderna dominante en todos los ámbitos de la vida social.

Megainstrumento del orden moderno, el *Estado* se distingue porque orienta su actividad según un orden jurídico y un orden administrativo que pretenden validez ante sus miembros y la totalidad del territorio objeto de su dominación. Ambos factores, derecho formal y administración burocrática a cargo de funcionarios especializados dan cuenta de su naturaleza racional-formal. Asimismo, denotan su intrínseca relación con los sistemas expertos que definen el carácter racional de sus formas de administración y organización característica.

³⁸ La creencia en la legalidad de las ordenaciones pactadas -expresa Weber- llega a tiempos bastante remotos y se encuentra con frecuencia entre los pueblos primitivos; casi siempre, sin embargo completada por la autoridad de los oráculos. La disposición a avenirse o concordar con las ordenaciones otorgadas, sea por una persona o por varias, supone siempre que predominan ideas de legitimidad y -en la medida en que no sean decisivos el simple temor o motivos de cálculo egoístas- la creencia en la autoridad legítima, en uno u otro sentido de quien impone ese orden (Cimadevilla, 2004).

Al proceso de racionalización cultural y social corresponde en la esfera subjetiva la *racionalización personal-vital*. En ese marco, Weber intenta desentrañar el modo en que se tornan socialmente operantes las estructuras de consciencia modernas, centrándose concretamente en la consolidación de un modo de vida metódico-racional característico de los “buenos” ciudadanos modernos. La constitución de este estilo de vida moderno viene a significar el aumento en la capacidad de ordenación, dominio, control de los impulsos y elecciones cotidianas de los sujetos con vistas a una regulación racional de su relación con el mundo³⁹. Lo que convierte en racional a un comportamiento es que es “metódico”; que posee un carácter general, que es sistemático y que en palabras de Weber es “controlado por el intelecto” (Ruano de la Fuente, 1992). En consonancia, intentando comprender cómo la personalidad se acomoda y se ajusta a las exigencias de la vida social urbana, Simmel (2005)⁴⁰, postula la emergencia de una subjetividad “intelectualista” que gobernada exclusivamente por el raciocinio, deviene altamente calculadora. La preeminencia del “espíritu objetivo” sobre el “espíritu subjetivo” define los rasgos fundamentales del estilo de vida moderno. A saber: la racionalización y disciplinamiento de la conducta en torno a la categoría de tiempo lineal y los criterios productivistas; una actitud instrumental pragmática que se manifiesta tanto en las relaciones con la naturaleza como en las relaciones interpersonales y en la forma de relacionarse con la propia subjetividad; un esquema general de pensamiento y acción asentado en la valoración de la eficiencia y efectividad de las acciones mediadas tecnológicamente y las prácticas de economía de esfuerzos, otorgando un lugar central a la racionalidad instrumental formal; entre otros.

Hasta aquí, entonces, siguiendo a Habermas (1987) dijimos que la sociedad deviene moderna a partir del despliegue de un amplio proceso de racionalización que penetra en los dominios culturales, sociales y subjetivos. Por su intermedio la racionalidad dominante se expande en toda la sociedad y provee un sistema

³⁹ En sus estudios, Weber sugirió que la “disciplina” a la que también llamaba racionalización de la conducta de vida- pertenece a un modo de pensar, a una forma específica de proceso mental. Más exactamente supone una comparación y una elección, consciente y limitada por reglas, entre medios alternativos para llegar a un fin dado. Esto es, la acción racional es regulada de manera consciente, y no de manera azarosa, habitual o compulsiva (Ruano de la Fuente, 1992).

⁴⁰ Hacemos referencia a su obra “La metrópolis y la vida mental” publicada en 1903.

envolvente dentro del cual la gente piensa y actúa (Aronson, 2005). Ahora bien, retomando los aportes de Santos, advertimos que el proceso de la racionalización ha ido, poco a poco, ocupando todos los rincones de la vida social hasta alcanzar un nuevo dominio: la *racionalización del espacio* (Santos, 2000). Recuperando el concepto de racionalidad weberiano, Santos advierte que los dominios de la sociedad sometidos a los criterios de decisión racional -después de haber alcanzado la cultura, la economía, la política, las relaciones interpersonales y los propios comportamientos individuales-, a fines del siglo XX, incluyen también al propio medio de vida, el medio geográfico. Y esto es así porque, en términos de autor, el proceso de racionalización no acontece en el vacío, sino que se da sobre una base material, la cual interviene en el proceso facilitando u obstaculizando la circulación de dicha racionalidad. En este marco, los sistemas sociotécnicos devienen centrales; representan las bases técnicas indispensables para la expansión y realización de la racionalidad dominante⁴¹.

Hablar de espacio racional es hablar, en términos de Santos (2000), de la ciudad como locus de la modernidad por excelencia⁴². En este sentido, siguiendo los

⁴¹ La noción de “sistemas sociotécnicos” -que será desarrollada con más detalle en el próximo capítulo-, refiere, en términos generales, a un entramado de actos y artefactos, a un sistema compuesto por objetos y acciones entrelazados de manera indisoluble. Pues, se presupone que los sistemas sociotécnicos no son sólo el resultado de procesos materiales. Involucran también procesos de significación y se sitúan en una trama de relaciones sociales que los atraviesan, moldeando su existencia y configuración específica. La “cotidianidad vivida” de estos sistemas no puede por tanto sustraerse del maco sociocultural e histórico que circunscribe su existencia y las respectivas controversias entre ellos. Su estudio requiere considerar las relaciones que les dan sentido y que los sitúan en estructuras de significación más amplias y estrategias de producción y reproducción del orden social. En este sentido, lejos de ser simples materialidades, los sistemas sociotécnicos se conciben como construcciones socioculturales e históricas que implican disputas y controversias, pues poseen una fuerte naturaleza política.

⁴² David Frisby (2007) sostiene que uno de los escenarios, sino el más importante, donde puede llevarse a cabo el estudio de la Modernidad es la ciudad. Su revisión del conjunto de algunas de las contribuciones a la comprensión de la Modernidad, sugiere que la ciudad siempre fue significativa, en mayor o menor grado. Desde Baudelaire, pasando por Marx, Durkheim, Simmel y otros teóricos como Tönnies y Sombart, por nombrar sólo algunos, el espacio urbano -la ciudad- aparece en todos ellos como el escenario crucial donde se intensifican las características de la Modernidad. En general, los pensadores coinciden en señalar que a partir del siglo XIX la ciudad comenzó a transformarse de manera casi incognoscible. Se sucedieron transformaciones que involucraron su dimensión física y social, es decir, que repercutieron simultáneamente en su morfología y en el tipo de sociedad que la habitaba. Locus por excelencia de la Modernidad, desde entonces la ciudad se convirtió en un espacio susceptible de ser abordado y/o definido “tanto por criterios económicos (desarrollo industrial y concentración capitalista), como por criterios semióticos (aceleración de intercambio de mensajes y juego o cruce de realización y expresividad), geográfico-espaciales (oposición a un espacio rural), y/o

planteos weberianos, el autor hace hincapié en la ciudad en tanto que construcción y modelo fundamentalmente racional. En términos de Weber (1996) la ciudad occidental responde a un proceso de racionalización creciente de la vida social. Imaginariamente, se constituye como el espacio civilizatorio por excelencia, un espacio racional y ordenado. Escenario por excelencia de la razón moderna, la ciudad es la expresión máxima de la racionalidad dominante y del ejercicio del orden, en tanto que categoría fundante de aquélla. En consonancia, Romero (2009) entiende a la ciudad como una creación capaz de plasmar todas las tendencias peculiares de la sociedad moderna. La ciudad, advierte, “es la expresión más alta del intento de racionalizar la vida grupal” (2009:112). Y no sólo porque supone el intento de sustraerse al azar de la naturaleza imprevisible, sino porque implica la existencia de un grupo social que anhela vivir de una determinada manera, bajo el influjo de un marco normativo y en consonancia con un plan más o menos explícito. En este sentido, la vida histórica de las sociedades urbanas, dirá Romero (2009), constituye la expresión más categórica y neta del designio moderno de racionalizar la vida histórico-social y la individual.

En este sentido, entonces, el espacio urbano se encuentra indefectiblemente unido al principio de racionalización de la vida; allí la racionalidad dominante anhela controlarlo todo. Epicentro del dominio estatal, en la ciudad la ciencia y la técnica revelan sus últimas conquistas, el mercado marca el ritmo del acontecer y la dinámica social se acelera en pos de los ideales de progreso. El espacio tiende a homogeneizarse y se procura que todo esté modernizado. Se suprime toda huella o vestigio del pasado, se evidencia todo aquello que el hombre moderno es capaz de construir y se expresa como puede ser imaginada y vivida la vida moderna (Santos, 2000). “En ninguna parte hay tantos proyectos, tantos objetivos, tanta percepción de fines, tanta voluntad puesta al servicio de la conquista de metas y logros como en la sociedad urbana” (Romero, 2009: 112).

Hasta aquí, entonces, podemos decir que el proyecto moderno que busca imponerse lo hace a través de un amplio y continuo proceso de racionalización que

geográfico-históricos (historia de la ciudad vinculada a su origen en el tiempo, migraciones, relación con el presente)” (Heffes, 2008: 14-15).

atraviesa las principales dimensiones de la vida social (cultural, social, económica, subjetiva e incluso espacial), intentando regular su dinámica en conformidad con las prescripciones de la racionalidad instrumental-formal y los ideales de progreso. A medida que avanza, la racionalidad instrumental formal va (re)produciendo un particular ordenamiento social. En su obra *Economía y Sociedad*, Weber (1996) definió al orden social como una relación social que se orienta por máximas que pueden ser señaladas. Y se preocupó, entre otras cosas, por analizar cómo la racionalización de la acción social presuponía la representación de la existencia de un orden legítimo. Esto es, válido, en cuanto la validez del orden implica el reconocimiento de un modelo de conducta y orientación de la acción que se asocia a determinados sentimientos de deber, obligación y variados motivos para la subordinación. En este marco, entonces, si acordamos que el espacio ciudadano sirve de base para el proceso de racionalización moderno, hablar de “orden urbano” o “parámetros de urbanidad convenidos” refiere a considerar la urbanidad como modelo, instancia evolutiva y destino civilizatorio (Cimadevilla, 2005), ligada a la valoración positiva de la ciencia, la tecnología, el progreso y, en definitiva, el proyecto moderno. Que sea una concepción legítima significa, siguiendo a Weber (1996), que es presentada en forma de máxima, modelo de conducta o norma que orienta a las acciones sociales y se entiende obligatoria para los miembros de una comunidad. El orden urbano, por tanto, es el modelo a partir del cual se definen, regulan y fijan los posibles marcos de acción en la ciudad. El Estado, principal garante del orden social, a través de marcos normativos diversos (jurídicos, sociotécnicos, estéticos, higiénicos, etc.) define los parámetros de urbanidad convenidos, los cuales al ser asumidos como valores absolutos sirven para clasificar y juzgar los niveles de in-adequación del acontecer ciudadano y sostener, en última instancia, la legitimidad del orden social urbano moderno establecido.

3. Orden urbano moderno. Mecanismos de transmisión y sostenimiento

La sociedad moderna que se planteara en términos de una continua búsqueda de racionalización en torno a acciones formales con arreglo a fines fue dando forma, entonces, a un orden social, el cual -como planteáramos en otra parte de este capítulo-

no es ni enteramente casual ni totalmente determinado. Es un orden basado en principios que se constituyeron en una larga lucha de des-entendimientos entre diversas fuerzas y posturas que buscaban validarse. Todo orden, advierte Weber, se basa en una serie de máximas o principios de organización social que se asientan en diferentes modos de apreciación de lo real y del ejercicio del poder en la objetivación del mundo. En el marco del orden moderno, algunos principios lograron institucionalizarse por sobre otros. Las premisas de la racionalidad formal dominante impusieron su primacía en desmérito de otros aspectos fundamentalmente cualitativos vinculados a la complejidad del ser humano y su capacidad simbólica y subjetivante⁴³. Todos aquellos elementos que no aceptaron una modelización matemática y/o no se ajustaron a las prescripciones instrumentales, fueron catalogados de “irracionales”. Obcecada por el orden y el control, la racionalidad formal dominante negó la validez de sus opuestos y desplegó un permanente ejercicio clasificación que, asentado en una interpretación dicotómica y excluyente, sustentó y fortaleció su primacía. Así, en nombre de la razón y el orden, el proyecto moderno excluyó la hibridez, la multiplicidad, la ambigüedad y ambivalencia de las formas de vida concretas, pues representaban el caos, lo irracional por antonomasia. Toda forma y/o expresión que remitiera a esa alteridad fue activamente construida como una alternativa no válida y no creíble, inexistente (Santos, 2005). De esta manera, se constituyó y sostuvo -hasta la fecha- el mito de la sociedad moderna (y urbana) como un estadio superior, deseable e inevitable que diferenciándose del pasado, lo supera y se lanza al futuro en pos de realizar el proyecto moderno.

En este sentido, entonces, el orden urbano moderno lejos de ser una realidad acabada; es un proceso que se re-produce constantemente. Su transmisión y sostenimiento es constante, conflictivo y contingente. La fijación de uno u otro

⁴³ En esta línea, Berman (1988) plantea que la Modernidad presupone una “metamorfosis de los valores”. Dicha transformación está estrechamente vinculada a la prioridad concebida a la cuantificación en desmérito de los aspectos cualitativos de la vida que no admiten una modelización matemática. Al expulsar lo cualitativo y privilegiar sólo lo cuantificable; al mecanizar el cosmo y separar el cuerpo y el alma del hombre, muchas cosas quedaron afuera de la explicación “objetiva” del mundo: la emoción y la belleza, la ética y la estética, el color y el dolor, el espíritu y la fe, el arte y la filosofía, el cuerpo emocional y el mundo subjetivo. El régimen de valor dominante, por tanto, es aquel que sitúa lo cuantitativo y lo abstracto por sobre lo cualitativo y lo concreto; que suprime lo diferente y tiende a la igualación abstracta.

conjunto de principios de organización social supone siempre un trasfondo de luchas por instaurar diferentes modos de apreciación de lo real que buscan definir cómo es y debe ser el mundo, y cuáles son los marcos de entendimiento y acción correspondientes. La legitimidad, en tanto “pretensión de validez discutible” (Habermas, 1987) supone una constante disputa por fijar aquellos principios, reglas y concepciones que se consideran son más apropiados para el conjunto social. En ese marco, el orden social vigente es siempre contingente; precisa fomentar la creencia en su validez si desea conservar la hegemonía en la definición última de la realidad.

A continuación, entonces, nos adentramos en los mecanismos de transmisión y sostenimiento del orden social establecido. En su avance, dijimos, el proceso de racionalización formal instaurar un ordenamiento social -moderno y fundamentalmente urbano- que fija los marcos de entendimiento y acción que, sedimentados institucionalmente, conforman las tramas culturales en las que los individuos se socializan y forjan su subjetividad⁴⁴. En ese marco, los sujetos aprehenden las reglas y normas prescriptas, las cuales moldean sus marcos de pensamiento y acción y los estilos de vida correspondientes. En el caso de la sociedad moderna las reglas que regulan la reproducción de dicho orden social son las que se refieren a la existencia de un Estado con potestad para organizar y administrar el derecho, un mercado que se presenta como un escenario ideal donde los hombres realizan los intercambios que les permiten satisfacer sus necesidades de existencia y

⁴⁴ Respecto de cómo se institucionalizan las reglas que rigen los marcos de pensamiento y acción, la teoría de la institucionalización de Berger y Luckman -plasmada en su reconocida obra “La construcción Social de la realidad” (1967)- nos provee algunas respuestas en este sentido. A grandes rasgos, los autores plantean que no hay sistema social sin reglas, y en consecuencia, sin un cierto ordenamiento. La institucionalización de dichas reglas (por ejemplo, normativas relativas a la convivencia, la integración y los intercambios que rigen la dinámica social moderna) se produce cuando ocurre una tipificación recíproca de acciones habitualizadas. Lo cual es condición y consecuencia necesarias del intercambio referencial y de la acumulación de experiencia compartida. El reconocimiento de la experiencia compartida es, a su vez, el reconocimiento de las asociaciones correspondientes entre los referentes y sus objetos o motivos de referencia. Las reglas institucionalizadas se construyen, por tanto, en el cuso de una historia compartida, son accesibles a todos los integrantes de un determinado grupo social y regulan el comportamiento social estableciendo pautas definidas de antemano que lo canalizan en una dirección determinada. En este sentido, el proceso de institucionalización va configurando un marco normativo, un trasfondo común y estable, y, concomitantemente, va dando lugar a “un mundo social que contiene en su interior las raíces de un orden institucional en expansión” (Berger y Luckman, 2006:77).

unos sistemas expertos con potestad para definir los conocimientos y procedimientos más adecuados para la resolución de los problemas existentes.

Socializados en el marco de dicho ordenamiento social, los individuos y las generaciones venideras aprenden a actuar en conformidad con las normas de regulación y papeles de representación social prescriptos. Esto es, acatando el marco de legitimación de procederes y correspondencias de habilitación para ser y hacer que dicho orden presupone. Una vez que son aprehendidos, dichos patrones son vividos habitualmente como lo dado, lo inalterable y evidente por sí mismo; un hecho externo, objetivo y coercitivo que, a medida que es retransmitido, fortalece su sentido de la realidad (Berger y Luckman, 2006). La conformación de una subjetividad moderna y un estilo de vida racional antes descrito son, en ese sentido, ejemplos paradigmáticos para observar como el orden social se fija y opera sobre la cotidianidad de los sujetos.

Pero, ¿Por qué razón esos patrones de acción emergen como un modelo de conducta? ¿Quién o quienes tienen la potestad para definir dicho marco normativo y a partir de qué mecanismos lo hacen? Estas preguntas nos conducen necesariamente al problema de la *legitimidad*; pieza clave para entender cómo el orden social se sostiene, se afirma y reafirma cotidianamente. En este sentido, nos interrogamos puntualmente respecto de ¿Qué significa que el orden social moderno sea legítimo? ¿Por qué en los procesos de legitimación las normas que constituyen dicho orden llegan a ser consideradas como válidas?

3.1 Legitimidad y orden urbano moderno

Siguiendo los planteos weberianos, Cimadevilla (2004) advierte que la existencia de reglas institucionalizadas y la realización de acciones confirmatorias por parte de los individuos, carecerían de significación y posibilidades de reproducción si al mismo tiempo no se contuvieran en un sistema dado de creencias. Para Weber (1996) el fundamento de toda dominación es siempre una creencia. Es decir que, desde su perspectiva, la dominación se funda en la obediencia y a ella subyace una creencia. La legitimidad -en términos weberianos- es la creencia en la validez de un orden social por parte de un número relevante de los miembros de la sociedad. Habermas

(1987), por su parte, dirá que la legitimidad, entonces, constituye una pretensión de validez discutible de cuyo reconocimiento fáctico depende la estabilidad del orden de dominación. En este sentido, todo orden social requiere de procesos de legitimación para generar y mantener la creencia de que sus principios y reglas son los más apropiados para el conjunto social. Mientras más legitimado, mayores probabilidades hay de que los individuos orienten y coordinen sus acciones por él. La legitimación como proceso supone, por tanto, la asignación de validez que se constituye en reconocimiento de correspondencia entre dos elementos de los cuales uno funciona como referente o patrón de validación. Por ejemplo, respecto de una determinada concepción, regla, institución, las cuales son, por consiguiente, percibidas como obligatorias o modelos, es decir, como algo que debe ser⁴⁵.

El *Estado*, vimos, tiene un rol central en el proceso de configuración, transmisión y mantenimiento del orden social moderno. Es la institución más importante, es el megainstrumento que tiene el poder y la legitimación necesaria para imponer su voluntad de hacer y de velar por el orden social que lo pergeñó. Así, mediante diversas políticas públicas e instituciones a su cargo el Estado busca garantizar los procesos de racionalización, a la vez que realizar y fortalecer el proyecto moderno que los guía. En tanto logra adhesión y obediencia, el Estado ejerce un tipo de dominación que Weber denomina “dominación legal”⁴⁶. Ésta, se caracteriza porque

⁴⁵ Cuanto más abstractas resultan las legitimaciones, reflexionan Berger y Luckman (2006), menos probabilidades hay de modificarlas. Si determinadas cosas se hacen porque se perciben justas, éstas lo son en términos de las definiciones últimas de la realidad que sostienen y promulgan las principales instituciones (por ejemplo, el Estado). Quizá por ello cuando se suscita un pico de desconfianza en actores específicos, no necesariamente se generaliza una desconfianza hacia todo el sistema de reglas y lo que se cambia es a los actores, mientras que las instituciones siguen vigentes. Así, a medida que las instituciones son cada vez más percibidas como cosas independientes de las propias construcciones y responsabilidades humanas, perviven como partes naturales a las cuales no se les cuestionan sus definiciones últimas.

⁴⁶ Weber (1996) identifica tres tipos ideales de dominación. La naturaleza de los motivos de la obediencia determina el tipo de dominación. Dicha clasificación, entonces, se basa en la efectividad de los principios que esgrime el dominante para reclamar obediencia. Según sea la clase de legitimidad pretendida es diferente el tipo de obediencia, como también el cuadro administrativo destinado a garantizarla. Según el tipo de legitimidad, los tipos puros de dominación pueden ser: a) De carácter racional: descansa en la creencia en la legalidad de ordenaciones instituidas y de los derechos de mando de los llamados por esas ordenaciones a ejercer la autoridad (autoridad legal). Este es el tipo de dominación comúnmente ejercida por el Estado y es el tipo más racional desde el punto de vista técnico y de la eficacia. b) De carácter tradicional: descansa en la creencia cotidiana en la santidad de las tradiciones que rigieron desde lejanos tiempos y en la legitimidad de los señalados por esa tradición

en ella los individuos no obedecen directamente a la persona que detenta el poder, sino a la regla estatuida. La obediencia a las reglas prescriptas por el Estado no sólo responde a la potencial aplicación de medidas coactivas ni es reducible a la simple violencia o imposición; sino que los individuos también actúan en consecuencia porque creen en la validez de dicho marco normativo. Esto es, lo reconocen como válido, apropiado y conveniente, correcto y justo. En este sentido, Weber sostiene que en este tipo de dominación, la autoridad sostiene su legitimidad en la legalidad. Esto es, se asienta principalmente en motivos jurídicos, lo cual supone que los individuos aceptan la regulación de su conducta por preceptos o normas prescriptos. La dominación legal-racional -en términos de Weber-, es, entonces, un tipo de dominación legítima que descansa en la creencia en la legalidad de las ordenaciones estatuidas y de los derechos de mando de los llamados por esas ordenaciones a ejercer la autoridad.

Ahora bien, si el derecho se convierte en el fundamento básico de la legitimidad del poder público “¿En qué se sustenta la creencia en la validez del orden legal? ¿De dónde extrae la legalidad su fuerza legitimadora?”, se pregunta Serrano Gómez (1994:97). Como se dijo anteriormente, la legitimidad en tanto pretensión de validez supone siempre una disputa, una permanente tensión. Es un proceso por el que algún o algunos sectores sociales logran que sus visiones del mundo sean aceptadas como válidas por los demás. En este sentido, Serrano Gómez (1994) sostiene que la legitimidad de la legalidad remite a la noción de consenso, ya sea respecto del orden legal mismo o del estatus de autoridad que ese mismo orden establece y los procedimientos que se postulan para que determinada comunidad gire en torno a ello. “Mientras en el primer caso el objeto de consenso son las propias leyes, en el segundo caso, el consenso se da en torno al estatus de autoridad”, agrega el autor (1994: 109).

Esta perspectiva de análisis de lo que supone la creencia en la sociedad moderna es elemental para entender como la obediencia a las reglas mediante acciones confirmatorias tiene su respaldo en un cierto sistema de confianza. En este marco, el

para ejercer la autoridad (autoridad tradicional); c) De carácter carismático: descansa en la entrega extraordinaria a la santidad, heroísmo o ejemplaridad de una persona y a las ordenaciones por ella creadas o reveladas (autoridad carismática).

Estado y los sistemas expertos -en cuanto enlaces funcionales al accionar de la sociedad moderna- se legitiman como correspondientes en cuanto son confiables para el conjunto social por suponerse que responden a cierto rango de expectativas previamente definidas, identificadas y asumidas. Así, parecería que el modo en que se presenta el Estado y los sistemas expertos entra en el terreno de las definiciones últimas de la sociedad moderna. En este sentido, para el sentido común y hegemónico “¿Cómo suponer que no es el Estado el instrumento idóneo para ordenar la convivencia, los órdenes de actuación y resguardar los derechos y libertades? ¿Cómo suponer que se puede prescindir del conocimiento y su materialización en la tecnología para resolver los problemas que se le presentan a la humanidad con insistencia, si éstos no son otra cosa que la manifestación de su inteligencia?” (Cimadevilla, 2004:139). Vistos como legítimos y correspondientes, incluso en su imperfecta realización cotidiana, estos elementos se vuelven naturalmente parte de un sistema que los contiene y éstos se afirman cada vez que los diversos miembros los ratifican depositando su confianza al seguir las reglas determinadas de actuación. En ese marco, por tanto, toda forma y/o expresión⁴⁷ asentada en los principios básicos de la racionalidad dominante y que oriente su existencia por la conveniencia del cálculo, el beneficio, la eficacia, las acciones mediadas tecnológicamente, entre otros aspectos claves se vuelve legítima por resultar simplemente correspondiente a una realidad que se ordena en torno al Estado y los sistemas expertos como lazos funcionales de confirmación.

⁴⁷ El concepto de “forma” sigue la propuesta teórica de Milton Santos que lo aplica en tanto “realización práctica [...] localizada en un sitio y momento dado” como “fracción de la totalidad social cuanto de las características propias que el sitio asume (2000:16). O, dicho de otro modo, que la forma es la instancia social concreta, situada, resultante de un tipo de formación social en la que se incluye y en tanto asume ciertas características que le son propias.

Así, para nuestra lectura una forma típica de la racionalidad moderna es una instancia social reconocible en un momento y espacio determinado. En este marco, hablamos de formas en tanto “apariencia que asume una configuración social determinada”. Mientras que las expresiones aluden a un “conjunto de cualidades y propiedades” asociadas a las formas y susceptibles de ser reconocidas por el observador. Las expresiones, por tanto refieren a las manifestaciones materiales y simbólicas asociadas a las formas (Carniglia y Cimadevilla, 2012).

3.2 Agentes, bases y mecanismos de legitimación del orden social moderno

Si Estado y sistemas expertos pueden entenderse como fuentes continuas de legitimación, comprender su lógica de actuación es comprender los mecanismos a través de los cuales opera fácticamente el proceso de otorgar merecimiento de correspondencia. Esto es, los mecanismos a partir de los cuales se legitima, en este caso, el orden social vigente (Cimadevilla, 2004). En la sociedad moderna, estructurada predominantemente por estatutos jurídicos y cuerpos administrativos racionalizados y materializados en el Estado, la dominación legal -se configura como legítima y por tanto correspondiente en la medida que los subordinados a la estructura del derecho reconocen lo legal como necesario y a esa esfera se atienen.

El Estado, como ya advertimos, supone un tipo de dominación asentado en la autoridad, esto es, en cierta capacidad de imposición de un orden. Los tráficos en el Estado están condicionados por la definición del interés colectivo que se pretende imponer legalmente al conjunto territorial y social que le diera lugar. De este modo, el principio de autoridad es el mecanismo por el cual el Estado se hace acreedor a tener el monopolio del uso de la fuerza y por tanto, de ejercer la dominación. Ese ejercicio resulta de cierto pacto acerca del modo de estructurar el orden, se presenta como no arbitrario, sino en todo caso como el resultado de las disposiciones que emergen del interés colectivo manifiesto en el ejercicio de la política. La política es, en ese marco, una actividad abierta a toda organización de fuerzas que explícitamente represente determinados intereses que tienen por finalidad imponer una definición de orden. En el Estado, finalmente, el aparato burocrático que lo materializa administra el orden sobre la base de un dispositivo normativo que reconoce y otorga derechos y fija obligaciones. La autoridad del Estado se impone por sobre los motivos e intereses de los dominados y la fuerza de la legalidad de sus estatutos le permite recurrir a la fuerza pública de la violencia legítima que ejerce mediante su aparato coercitivo. La dominación por autoridad no es exclusiva del Estado, pero esa autoridad que ejerce el Estado es la única de carácter público legalizada y legitimada para actuar como tal, y por tanto trasciende los intereses de esas unidades sociales de estatuto diferente.

Los *sistemas expertos* (Giddens, 1990), vimos, refieren a sistemas de conocimientos especializados, logros técnicos o experiencia profesional que

organizan grandes áreas del entorno material y social en que vivimos. En términos weberianos, la génesis de los sistemas expertos se inscribe en el proceso de racionalización cultural, específicamente en lo que respecta al avance de la racionalización sobre la esfera cognitiva. En este sentido, los sistemas expertos referenciados aluden a la generación y aplicación de conocimientos y/o procedimientos especializados y se inscriben en el campo del desarrollo de las actividades científico-técnico. Emergen como insumos prácticos de la acción cotidiana y como referentes “legítimos” de un sistema general que legitima los principios de organización social propios de la racionalidad formal dominante.

Las relaciones entre Estado y dichos sistemas son de evidencia cotidiana⁴⁸. En la sociedad moderna, el conocimiento experto ocupa un lugar diferenciado. La salud, la educación y el transporte; los servicios básicos, la alimentación, los artefactos cotidianos, etc. dependen de conocimientos específicos. A decir de Giddens (1990) la credibilidad que depositan los actores profanos en los sistemas expertos no es tan sólo una cuestión vinculada a una sensación de seguridad, sino que también es una cuestión de cálculo de beneficios y riesgos que el conocimiento experto posibilita y que se reproduce de modo continuo y reflexivo. La fiabilidad es una exigencia que se liga a la ignorancia y el dominio de lo moderno, cada vez más especializado, que requiere necesariamente del experto que resuelva los vacíos de conocimiento. Aunque más allá del sujeto experto -“puntos de acceso”, en términos de Giddens-, la confianza es depositada fundamentalmente en las capacidades abstractas y los principios impersonales de los sistemas expertos y descansa sobre la experiencia comprobada de que tales sistemas generalmente funcionan como deben funcionar. Así, la fiabilidad hacia los sistemas abstractos se incorpora en el proceso mismo de socialización (la enseñanza escolar de la ciencia, por ejemplo, transmite no sólo el contenido de los descubrimientos técnicos, sino también un aura de respeto

⁴⁸ A modo de ejemplo, cabe recordar que el conocimiento experto o especializado es el insumo básico del derecho formal y administración burocrática que caracterizan y garantizan el funcionamiento del Estado moderno. El gran instrumento de la superioridad de la administración burocrática es, decía Weber (1996), su saber especializado. Éste realiza un uso técnico de los conocimientos expertos para mejorar sus dispositivos de administración y organización con vistas a una mayor eficacia, calculabilidad y rendimiento; mientras que el avance y fortalecimiento de los sistemas expertos resulta, a la su vez, impulsado por el poder público.

incuestionable por dichos conocimientos), a la vez que va siendo aprehendida cotidianamente por ciertos principios de imprevisibilidad y valoración consecuente que les otorga la legitimidad y por su vez legitima a quienes en su nombre participan como expertos de la especialidad. Es en ese campo de desarrollo de las actividades de ciencia y técnica que el sistema de expertos cobra su máxima valoración y se vuelve fuente principal de toda profesionalización.

La ciencia y la tecnología se naturalizan y devienen parte del escenario elemental de la sociedad moderna y su cultura. En ella, los sistemas expertos le corresponden, generan y reproducen y se vuelven agentes de legitimación; no tan sólo por afirmar el conocimiento técnico especializado en cuanto merecedor de reconocimiento correspondiente, sino además porque al hacerlo confirman el orden del principio de organización social que lo sostiene. Así, quien en nombre del conocimiento científico-técnico, por tanto, promueve y fundamenta la necesidad de intervenciones tendientes a introducir innovaciones tecnológicas en cualquier ámbito de la vida social (por ejemplo, relativas a los sistemas sociotécnicos cotidianos) recurre a un mecanismo legitimado que, espera, se vuelva a su vez legitimante de su operador. En este sentido, hablamos del conocimiento especializado o experto como elemento e insumo práctico de acción cotidiana y como referente de un sistema que facilita la legitimación a una serie de principios de organización social que lo tienen como inherente. Así, unidos inherentemente al orden social moderno, los sistemas expertos re-producen los principios de la racionalidad dominante. Tienen una fuerte incidencia en la vida cotidiana moderna, reorientando la relación del hombre con el mundo, volviéndola más eficaz, calculable y predecible.

Si la Modernidad supuso que la organización del orden social se apoyó en el Estado y éste a su vez implicó la racionalización de sus esferas por la acción instrumental del conocimiento científico-técnico, Estado y sistemas expertos se conforman, entonces, como eslabones de la misma cadena sociocultural que los sostiene. Establecen entre ellos relaciones de interdependencia, se refuerzan y estabilizan mutuamente, a la vez que re-producen y consolidan el orden social que los contiene.

El estado y los sistemas expertos se constituyen, entonces, en importantes fuentes de legitimación a través de sus prerrogativas de dominio por autoridad o por la fiabilidad que generan. Pero dado que la dominación supone grados diversos de probabilidad de sujeción, también esas fuentes requieren de instrumentos para fomentarla. Esto porque, la racionalidad dominante se inscribe y opera también en el ejercicio de ciertos instrumentos (por ejemplo, diferentes discursos: científico, jurídico, artístico-expresivo, periodístico, entre otros) directamente vinculados a la reproducción de formas simbólicas que, de ser controlados, colaboran en la “naturalización” del orden social vigente, afianzando su “validez” en tanto referente o modelo acerca de cómo parece y debe ser el mundo.

En este sentido, nos interrogamos respecto de ¿qué instrumentos se activan desde el Estado y los sistemas expertos para fomentar y sostener su propia legitimidad y la del orden social que los pergeñó? Dado que la legitimidad es siempre una “pretensión de validez discutible”, en el marco de esa permanente lucha por establecer la hegemonía sobre la “definición de la realidad” correspondiente, nos importa destacar el papel de los medios de información como instrumentos de legitimación y su destinatario, la opinión pública. ¿Qué rol tienen los medios de comunicación masiva en el proceso de legitimación desplegado desde el Estado? ¿Quién es el destinatario de esa acción que busca persuadir y convencer respecto de la validez del orden social propuesto?

3.3 Instrumentos y destinatarios de la legitimación: los medios de información y la opinión pública

Interrogarnos por los instrumentos y destinatarios de la legitimación, implica adentrarnos en el reconocimiento del conjunto social sobre el cual descansa la “creencia o asignación de validez” implícita en todo proceso de legitimación, a la vez que identificar los mecanismos que se accionan para que dicha asignación de reconocimiento se efectivice y sostenga en el tiempo.

Como ya hemos visto, desde el punto de vista de Weber ninguna dominación se satisface voluntariamente con tener como probabilidades de su persistencia motivos puramente materiales, afectivos o racionales con arreglo a valores, sino que todas

buscan despertar y fomentar la “creencia en su legitimidad” (Weber, 1996). Al respecto, Thompson (1998), parafraseando a Weber dirá que con el objetivo de generar y sostener su dominación, el Estado ejerce dos formas de poder distintas pero relacionadas: el poder coercitivo y el poder simbólico. En ese marco, la obediencia del conjunto social se explica por la existencia y potencial aplicación de medidas represivas, mas no se reduce a ella. La dominación es también y fundamentalmente posible porque los individuos creen en la validez del ordenamiento social propuesto. En este sentido, la autoridad del Estado no sólo se sustenta por imposición, sino que es también defendida a través de la difusión de formas simbólicas que permiten cultivar y sostener la creencia en su legitimidad. Este ejercicio del poder simbólico, el cual procede de la actividad productiva, transmisora y receptora de formas simbólicas significativas, está -en términos de Thompson- estrechamente vinculado a los medios de información masiva⁴⁹.

En este sentido, si aceptamos que la dominación supone grados diversos de probabilidad de obediencia de un determinado conjunto social que se rige por el derecho de representación en un marco legalizado por el Estado, despertarla y fomentarla requiere, por tanto, del accionar de determinados mecanismos e instrumentos. Entre los instrumentos, las imágenes, la información y la presencia continua de ciertas representaciones fomentan credibilidad en tanto actualizan en el orden simbólico de la realidad los sentidos de autoridad y correspondencia. En este marco, entonces, los *medios de comunicación* emergen como actores cruciales en tanto poseen un rol activo en el registro y repaso de imaginarios, representaciones y expectativas de vida que involucran comportamiento y valores (Thompson, 1998).

⁴⁹ Para Thompson (1998) el desarrollo de los medios de comunicación se mezcló de manera compleja con un determinado número de procesos de desarrollo paralelo que tomados conjuntamente constituyeron lo que hemos convenido en llamar “sociedad moderna”. Así, el autor dirá que en virtud de una serie de innovaciones técnicas se produjeron, reprodujeron y pusieron en circulación formas simbólicas a una escala sin precedentes. Las pautas de comunicación e interacción empezaron a cambiar de manera profunda e irreversible. Estos cambios, que comprenden lo que en sentido amplio podría llamarse “mediatización de la cultural”, tuvieron claras bases institucionales: es decir, el desarrollo de las organizaciones mediáticas parecieron en la segunda mitad del XV y que desde entonces han expandido sus actividades. Por lo tanto, si lo que queremos es entender la naturaleza de la Modernidad -es decir, las características institucionales y las condiciones de vida por ellas creadas- entonces debemos conceder un papel central al desarrollo de los medios de comunicación, su impacto y las redes que tejen con otras formas de poder.

A decir de Debray, el Estado no se ve; no es una cosa. Se trata más bien de una relación entre hombres en la cual el derecho a mandar es independiente de la persona que lo hace. En el Estado el vínculo de sumisión es remplazado por una subordinación de principios. Y esta despersonalización de la obediencia da lugar a la institución con su doble imperativo de legitimidad y continuidad que requiere de una dominación simbólica para que los sometidos incorporen los principios de su propia sujeción. O, dicho de otro modo, la violencia puede engendrar un poder de hecho pero no puede suscitar ni perpetuar por sí sola el consentimiento. Este último supone la “dominación simbólica”, es decir la activación de instrumentos y mecanismos que promuevan en los subordinados la creencia de que el principio de sujeción tiene un sentido que merece cultivarse, perdurar y reproducirse colectivamente, incluso por encima de sus intereses o circunstancias particulares⁵⁰.

Desde esta perspectiva, “información y creencia están ligadas [...] El hacer creer político está preso de un hacer saber, y recíprocamente”, afirma Debray (1995:62). Pero como el Estado es en sí mismo invisible e inaudible debe hacerse escuchar y para ello controlar los sistemas técnicos de producción y circulación de los signos, “por lo que la comunicación del Estado se convierte en lo esencial de su acción” (Debray, 1995:26). Así, Estado y propaganda se afirman conjuntamente, puesto que “una lógica de dominación depende siempre de una logística de los símbolos, y no se puede acceder a la primera sin pasar por la segunda” (Debray, 1995:60).

Hasta aquí, entonces, podemos decir que los medios de información masiva se configuran como instrumentos indispensables para el cultivo y sostenimiento de la creencia en la legitimidad del Estado y del orden social que lo circunscribe. Dichos

⁵⁰ Esa tarea que reconoce e involucra una historia material de las transmisiones de símbolos que consolidan las creencias es inseparable de la propia historia política de la libertad, sostiene Debray (1995). Por eso el Estado, portador de sentido por naturaleza y productor de mensajes por función, se ha valido de los mecanismos y sistema técnicos de fabricación y transporte de signos de su época. Así, por ejemplo, la expansión y precisión de la acción burocrática requirió del ferrocarril, el teléfono, el telégrafo, advierte Weber para su sociedad a inicios del siglo XX. Actualmente, ese imperativo descansa en algunas de esas viejas tecnologías y en los denominados medios de comunicación masiva y las nuevas tecnologías. Pero en el cambio de instrumentos lo que no cambia es la consigna de persuadir, “propia de todo poder establecido”, afirma Debray (1995). Las nuevas tecnologías y medios de información masiva más que des-inventar, “reciclaron” el hacer creer político. En este sentido, “la televisión no inventó ni desinventó la retórica como ejercicio de la palabra persuasiva. La redefinió, como el libro impreso lo hizo con el arte de la memoria, y en particular con las normas dos veces milenarias de la transmisión escolar de los saberes” (Debray, 1995:61).

instrumentos dan forma al Estado invisible e inaudible descrito por el intelectual francés, quien agrega que es “ese espectáculo del Estado, lo que finalmente hace al Estado” (Debray, 1995:59).

Identificados los instrumentos nos interrogamos ahora respecto de los destinatarios de la legitimación. En este sentido, nos preguntamos: ¿Quién es el destinatario al que se busca persuadir? Las sociedades abiertas en las que se puede elegir y ser elegido, representar y ser representado han dado lugar a una figura que parece sintetizar la expresión del conjunto que resulta gobernado: la *opinión pública*. El “demos” en tanto masa inarticulada, no gobierna por sí mismo, reflexiona Weber. Éste es gobernado, cambiando sólo el modo en que se seleccionan a los gobernantes y la proporción de influencia que pueden ejercer mediante la actuación de la llamada “opinión pública” sobre la dirección y contenido de la política que impulsan los elegidos (Weber, 1996). Pero no se podría hablar de opinión pública, al menos en este contexto de sociedades complejas y abiertas, sin la existencia de los instrumentos técnicos que la liberan. Los medios de comunicación de masas liberan los procesos de comunicación inscriptos en contextos de tiempo y espacio limitados y hacen surgir espacios de opinión pública que implantan simultaneidad a una red social virtualmente “siempre presente” de contenidos muy alejados en el tiempo y en el espacio, poniendo los mensajes a disposición de contextos múltiples (Habermas, 1987). Al liberar flujos de información en una red que se conduce de arriba hacia abajo y del centro a la periferia, los medios refuerzan significativamente la eficacia del control social, la reproducción de creencias y por tanto los procesos de legitimación de los principios de organización vigentes⁵¹.

⁵¹ Pero ese potencial “autoritario”, continua Habermas, también resulta precario, por cuanto las propias estructuras de la comunicación permiten la coexistencia y contrapeso del potencial “emancipatorio”. Los medios de información pueden “escalonar, acaparar y condensar simultáneamente los procesos de entendimiento, pero sólo en primera instancia pueden descargar a las interacciones de las tomas de postura de afirmación o negación frente a pretensiones de validez susceptibles de crítica, pues las comunicaciones, aun cuando se las abstraiga y empaquete, nunca pueden quedar fiablemente blindadas contra la posibilidad de ser contradichas por actores capaces de responder autónomamente de sus propios actos” (Habermas, 1987:553). Esa ambivalencia de potencialidades es la que permite, sin dudas, suponer que el todo social tiene instancias de reproducción que no excluyen la producción de diversas definiciones de la realidad.

Si “información y creencia están ligadas”, entonces, la lucha por informar se instala como una tensión más entre el conjunto de acciones que operan por ofrecer definiciones de mundo en busca de reconocimiento, en busca de legitimidad. En términos de Habermas -advierte Price- la opinión pública es una base fundamental de la legitimación del dominio político. Esto, en tanto el Estado moderno presupone como principio de su propia verdad la soberanía popular, y ésta a su vez, tiene que estar encarnada por la opinión pública. Sin esta atribución, advierte el autor, la democracia moderna carecería de la sustancia de su propia verdad. Al respecto Price (1992) dirá que la opinión pública se configura, entonces, como una fuente de autoridad que es comúnmente empleada para legitimar una propuesta o política. Y, aunque pueden no necesitar un amplio apoyo para sus propuestas, la mayoría de los actores políticos necesita un mínimo indicador de que no existe una total oposición a sus causas.

A sabiendas de la función más o menos legitimante de la opinión pública, los actores políticos realizan importantes esfuerzos para interpretar la opinión pública, como así también para intentar moldearla y dirigirla. Esto significa que ante determinado “clima de opinión”⁵² -en cuanto rango de opiniones probables entre las cuales la opinión pública representaría la media- las voces marcantes responden a ciertos principios de intereses identificados.

A decir de Habermas (1994) la opinión pública se convierte en una ficción del Estado, en el sentido que resulta de la publicidad políticamente activa, de las opiniones oficiosamente autorizadas, de la cultura industrial de intercambios de gustos e inclinaciones propios de la época y de la publicidad interna de las organizaciones, lo que no necesariamente incluye a las opiniones no formales que finalmente quedan integradas o fagocitadas por las opiniones “públicamente manifiestas”⁵³. Que la opinión pública se convierta en una ficción del Estado,

⁵² El clima de opinión, teoriza Noelle-Neumann, “describe la totalidad de pareceres, de actitudes cognitivo-afectivas, de representaciones de valor y modos de comportamiento que, en una época y lugar determinados, tienen en parte que ser mostrados públicamente por los miembros de una sociedad para no aislarse de sus conciudadanos” (Neumann, 1988:206).

⁵³ En esas variantes de atención y credibilidad el “público atento” es mucho más que un auditorio; “es una audiencia que tiene el cuidado suficiente sobre un tema para pensarlo, para encontrar lo que otros piensan y, para formar algunas ideas sobre lo que debe hacerse” (Price, 1992:109). Un público atento,

entonces, no es otra cosa que la ejercitación de la dominación mediante la cual los intereses de algunos se convierten, en cuanto opinión, en intereses de todos⁵⁴.

En este marco, entonces, la opinión pública se constituye como una instancia valorada de legitimación de ideas, opiniones y decisiones, por cuanto si no representa necesariamente al soberano, al menos pone en pantalla su figura y recuerda que el principio de autoridad en las sociedades abiertas no puede prescindir del reconocimiento que le atribuyen los gobernados. Pero la opinión pública no se confunde por ello con la argumentación que cabe a la decisión política que puede o no considerarla. La segunda parece requerirla, pero la primera no necesariamente pasa a conformarla.

Hoy “to be or not to be” significa estar o no estar en la pantalla, reflexiona Debray (1995). Para “ser” el Estado debe “estar” y, para ello realiza una constante publicidad políticamente activa, en cuyo decurso el ejercicio de la dominación se somete efectivamente al mandato democrático de la publicidad (Habermas, 1994). En esta instancia, entonces, el merecimiento de correspondencia aparece siempre intermediado, apelado desde cierto instrumental que parece “naturalizarse” en la medida que avanza la complejidad del sistema social. Así, los medios de información masiva se constituyen en instrumentos indispensables que buscan fomentar, justificar y sostener el sentido de correspondencia necesario que define y resguarda la vigencia de un particular orden social. La legitimidad, por tanto, es siempre contingente y está sujeta a una constante disputa por la fijación de los parámetros y concepciones que

entonces, es aquel que se ocupa lo suficiente de un tema como para pensarlo y hacer conocer su reflexión. La fuerza política de dicho público en ocasiones es ejercida directamente, pero también opera indirectamente y de manera continua a través de las percepciones de los actores políticos quienes miden su propia eficacia en el campo a través de indicadores de respuesta pública”. En ese proceso en el que una opinión se vuelve “públicamente manifiesta” se producen las desigualdades y diferencias sociales que se materializan en el acceso o no a las fuentes de circulación, a los saberes de la argumentación, a la información correspondiente al motivo de opinión y a los estatus correspondientes a las variantes de atención y credibilidad que los actores e instituciones ponen en juego en sus instancias de exposición.

⁵⁴ En este marco, la posibilidad de visibilizar puntos de vista divergentes, está limitada al accionar de determinados actores: los que opinan por ser referentes y los que seleccionan en torno a las opiniones por rutina profesional y siguiendo una determinada línea editorial. Además de estos dos elementos, en los últimos años aparece un tercer referente profesional que se encarga de valorar como agente experto. Nos referimos a los profesionales que mediante estudios de opinión -vía el televoto o la opinión telefónica- se encargan de especificar cómo el público percibe y opina sobre determinado tema.

estructuran y definen la realidad. En esa lucha, el Estado y los sistemas expertos -en tanto, importantes fuentes de legitimación del orden social moderno- apelan a los medios de información y su destinatario, la opinión pública, para fomentar y defender la creencia en la legitimidad de su autoridad y consiguiente dominio.

En ese marco, los medios de información -en su doble función de facilitadores de flujos de información y referentes constructores de opinión pública- refuerzan significativamente el control social, la reproducción de las creencias y, por tanto, los procesos de legitimación de los principios de organización vigentes. Por su parte, la opinión pública se convierte en una fuente de reconocimiento que es sistemáticamente vigilada y moldeada a fin de fomentar y reforzar determinadas imágenes, informaciones y representaciones las cuales forman credibilidad en tanto actualizan en el orden simbólico de la realidad, los sentidos de autoridad y correspondencia.

4. A modo de síntesis

A modo de síntesis parcial, podemos decir que el proyecto moderno que busca imponerse lo hace a través de un amplio y continuo proceso de racionalización que atraviesa las principales dimensiones de la vida social (cultural, social, económica, subjetiva e incluso espacial), intentando regular su dinámica en conformidad con las prescripciones de la racionalidad instrumental-formal y los ideales de progreso.

La racionalidad que se impone se presenta como una razón exhaustiva, exclusiva y completa. Única, universal y necesaria se postula como un punto culminante; por fuera de sus parámetros sólo puede existir lo irracional negativo por antonomasia. En ese marco, las categorías de orden y control adquieren una centralidad que es consustancial a su naturaleza dicotómica y excluyente, a sus ansias de dominio. La eficacia y la eficiencia, el cálculo y la cuantificación, la predictibilidad y la búsqueda de beneficios son algunos de sus principios rectores que, erigidos como absolutos y universales, encuentran en la tecnología moderna una de las formas de concreción más perfecta y acabada. El remplazo de tecnologías humanas por tecnologías no humanas, opera como supra-principio que contiene y realiza los demás. Es garantía y evidencia de su realización, sostén de sus creencias de validación. Dichas premisas,

resultan connaturales al establecimiento de un tipo de acción racional con arreglo a medios/fines, la cual moldeada por dichos principios se orienta al cumplimiento de los fines dados y suscriptos por el proyecto moderno que se busca instaurar. Los principios que guían la acción por su intermedio operan el control que sustenta las clasificaciones necesarias para la instauración del orden deseado: un orden racional moderno y fundamentalmente urbano que confía en el potencial de la ciencia y la tecnología, mira hacia el futuro y apuesta al progreso.

A medida que avanza, el proceso de racionalización re-produce y consolida una nueva forma de comprender y estructurar la realidad; se instituye como modelo de acción que se expande e instrumentaliza hasta convertirse en racionalidad social, es decir en una norma o modelo de comportamiento habitual para los sujetos individuales y colectivos. Esto es, se configura como un ordenamiento social válido en cuanto su validez implica el reconocimiento de un modelo de conducta y orientación de la acción que se asocia a determinados sentimientos de deber, obligación y variados motivos para la subordinación.

La primacía de la racionalidad dominante y el orden urbano moderno resultante, advertimos, lejos de estar sólidamente argumentada, se logra por la eficacia de su imposición, la cual opera por la triple vía del pensamiento legislativo, el pensamiento científico-técnico y el pensamiento productivo (Santos, 2005); instrumentalizados por el Estado, los sistemas expertos y el mercado respectivamente. En cuanto enlaces funcionales a la racionalidad dominante, se constituyen en agentes legítimos y legitimante, co-creadores y garantes del orden social que los pergeñó. Y, dado que la dominación precisa de un permanente trabajo de difusión y consolidación de formas simbólicas que actualicen las creencias y reconocimientos correspondientes, los agentes modernos apelan también a los medios de información masiva y sus destinatarios, la opinión pública, como instrumentos de legitimación complementarios y, habitualmente funcionales a dicho ordenamiento social.

Ahora bien, como advirtiéramos al inicio de este capítulo, el reconocimiento de las premisas y dinámicas del orden social moderno; su racionalidad fundante y principios rectores, los agentes claves y los respectivos mecanismos de legitimación, sus instrumentos y destinatarios importan porque permiten comprender y explicar las

tensiones que suscita la irrupción de la condición de vida rurbana en y para el orden urbano moderno. En este sentido, el ejercicio de conocimiento posibilita avanzar particularmente en el reconocimiento de la matriz de pensamiento y acción que moldea las intervenciones de política pública desplegadas por el Estado y destinadas a la rurbanidad. Esto es, amplía el entendimiento respecto de las premisas que guían los marcos de interpretación y actuación estatales, los mecanismos e instrumentos que sostienen la validez de las propuestas oficialmente estatuidas, entre otros factores que remiten, en última instancia, a la operatoria concreta de los parámetros de urbanidad convenidos y el ejercicio perpetuo de mantenimiento y fortalecimiento de la racionalidad dominante y orden social establecido.

Asimismo, a lo largo del presente capítulo hemos ido insinuando la importancia que la tecnología reviste en y para el proyecto moderno. Vimos, por ejemplo, que los avances científico-técnicos han sido considerados históricamente las expresiones más perfectas y acabadas del despliegue de la razón; los medios por excelencia del hombre moderno que aspira al progreso y el perfeccionamiento ilimitado. En ese marco, advertíamos, la tecnología representa el supra-principio que cristaliza y expresa de manera paradigmática las lógicas y premisas claves de la racionalidad dominante. Con estas primeras aproximaciones y considerando que las controversias sociotécnicas son el eje estructurante de las problemáticas asociadas a la rurbanidad y las consecuentes intervenciones de política pública, en el próximo capítulo nos adentramos de lleno en la tecnología moderna. Puntualmente nos interesa reflexionar respecto de cómo la imposición progresiva del orden social moderno ha ido configurando una particular cotidianeidad vivida (Baudrillard, 1969) en torno a la tecnología que a la vez que ha exaltado su primacía, ha negado y excluido otras opciones sociotécnicas alternativas. ¿Qué lugar ocupa la tecnología en y para el orden social moderno? ¿Qué relación se establece entre racionalidad dominante y sistemas sociotécnicos hegemónicos? ¿Cuáles son las peculiaridades y características distintivas de las tecnologías modernas? Son algunos de los interrogantes que guían el próximo ejercicio de conocimiento.

Capítulo II. Técnica moderna y orden social. La tecnología, su naturaleza política y desarrollo ambivalente

En las páginas precedentes, intentamos describir y comprender la dinámica del orden social moderno en tanto que marco sociocultural e histórico general que circunscribe las tensiones y controversias sociotécnicas que llaman nuestra atención. Además de reconocer la matriz cognitivo e intervencionista que guía la política pública orientada a la rurbanidad, fuimos anticipando someramente la centralidad que la tecnología reviste en y para el orden social moderno, y los procesos de racionalización formal subyacentes.

En este capítulo, importa reconocer cómo la imposición progresiva de la racionalidad dominante ha ido configurando una particular manera de interpretar y actuar frente a la tecnología que, muy lejos de ser neutral y/o natural, está directamente vinculada al proyecto moderno que se busca realizar. Puntualmente, nos interesa reflexionar respecto del lugar que la tecnología tiene en y para el orden social establecido. El presupuesto de base indica que los sistemas sociotécnicos modernos cristalizan y expresan las premisas de la racionalidad instrumental formal, a la vez que colaboran en su producción y reproducción.

Ubicada en el centro de las representaciones, anhelos y deseos de la sociedad urbana moderna, la tecnología se presenta como un modelo sociotécnico legítimo, un parámetro a partir del cual se clasifica y des-califica la totalidad del universo sociotécnico presente en la ciudad. Toda forma y/o expresión que a sus prescripciones no se ajuste es considerada obsoleta, anacrónica y fuera de lugar; merece ser transformada y/o erradicada afín de restablecer el ordenamiento sociotécnico establecido. En el marco de la sociedad moderna la tecnología, por tanto, se presenta como parte de un curso histórico inevitable que conduce a la humanidad a su destino. Un horizonte de expectativas donde es posible obtener una experiencia de futuro que revitaliza el optimismo, la confianza y esperanza en el progreso y el desarrollo de la sociedad (Cabrera, 2006). Asentada y abonada en y por la racionalidad dominante, la tecnología sedimenta de manera imperceptible los valores e intereses dominantes en forma de instrumentos o artefactos, procedimientos

y reglas (Feenberg, 2012), los cuales sientan las bases materiales para la expansión de la racionalidad instrumental-formal y la consiguiente consolidación de las matrices de pensamiento y acción moderno dominantes. En este marco el Estado apela indefectiblemente a la tecnología, en tanto constructo positivo y efectivo para el mantenimiento y expansión del orden urbano moderno. Así, el trasvase tecnológico (la erradicación y sustitución de sistemas sociotécnicos “obsoletos”, por novedosas tecnologías modernas) forman parte de las políticas públicas desplegadas por el Estado, quien en conformidad con los demás agentes modernos, busca por su intermedio mantener la primacía del código sociotécnico dominante, a la vez que profundizar el proyecto urbano moderno.

En este sentido, a los fines de reconocer el lugar que la tecnología tiene en y para el orden urbano moderno el presente capítulo se estructura de la siguiente manera: En primer lugar, realizamos algunas precisiones conceptuales sobre el vocabulario, muchas veces confuso, vinculado al tema. Posteriormente avanzamos en una interpretación de la tecnología moderna, su vínculo con los procesos de racionalización formal y las estrategias de producción y reproducción del orden social moderno. La naturaleza política de la tecnología, su consideración como instancia clave de luchas y tensiones sociales ocupa el centro de nuestras reflexiones. Hacia el final y desde un abordaje más fenomenológico, realizamos un breve recorrido por la historia de la técnica moderna prestando especial atención a las ideas, imágenes y significaciones que acompañaron su auge y dominio; sus peculiaridades y principales características.

1. Precisiones conceptuales. Técnica, sistemas sociotécnicos y tecnología

Técnica, tecnología, sistemas técnicos, artefactos, máquinas, entre otros términos, designan porciones de la realidad aparentemente similares; sin embargo a los fines del presente estudio consideramos necesario realizar algunas distinciones conceptuales relativas al sentido y alcance analítico de los términos a emplear.

En este marco, la *técnica* remite a la mediación antropológica básica frente al mundo que acompaña al hombre desde los comienzos mismos de la humanidad (Queralto, 1994). “La principal forma de relación entre el hombre y la naturaleza, o

mejor, entre el hombre y su medio, viene dada por la técnica. Las técnicas constituyen un conjunto de medios instrumentales y sociales, con los cuales el hombre realiza su vida, produce y al mismo tiempo crea espacio” (Santos, 2000:27). La técnica, o mejor, las técnicas -dirá Santos- no son estáticas; mantienen una relación histórica de interdependencia y de mutua influencia con el orden social que las contiene. En este sentido, parafraseando a Ellul (1960), podemos decir que las técnicas se comprenden y explican dentro del todo al cual pertenecen o, en términos de Mumford (1971), dentro del “complejo tecnológico” que les otorga su existencia social. Al respecto, Cabrera (2006) señala la necesidad de considerar “la técnica en la sociedad y la sociedad patente en su técnica”, pues los sistemas sociotécnicos resultantes “son lo que son y tales como son gracias a la orientación global del hacer social” (2006:197). De manera similar, Thomas y Buch (2008) nos invitan a pensar dicha relación bajo la clave de una tensión permanente, donde lo central es el interjuego entre los fenómenos técnicos y sociales, interactuando e influenciándose mutuamente.

Circunscriptas a un contexto sociocultural e histórico específico y esgrimidas en el marco de las relaciones que el hombre establece con su mundo, las técnicas -agrega Santos (2000)- incluyen aspectos materiales e inmateriales, instrumentales y sociales. Esto es, en el devenir de las relaciones técnicas con el mundo, los actores sociales despliegan un particular conjunto de sistemas de objetos y sistemas de acciones que van recreando, a su vez, el entorno que los contiene. Esos conjuntos de objetos y acciones resultantes, son lo que en el marco del presente estudio denominamos genéricamente *sistemas sociotécnicos*.

La noción de *sistema sociotécnico* surge como corolario de una amplia y variada revisión teórica que implicó un repaso por diversas líneas de estudio interesadas en los aspectos materiales, como punto de partida para la comprensión de los diversos grupos socioculturales y la dinámica social en general. En ese marco, se revisaron los planteos de distintos autores -provenientes de diferentes disciplinas y corrientes- (Baudrillard, 1969; Barthes, 1978, 1990; Moles, 1971, 1974; Appadurai, 1986; Kopytoff 1986; Hall, 1997; Santos, 2000; Tirado, Rodríguez y Doménech, 2001; Sanín Santamaría, 2006) quienes sostienen que los objetos son, ante todo, el producto

de una elaboración sociocultural e histórica⁵⁵. En relativa consonancia, los enfoques antropológicos e históricos abocados al estudio de la “cultura material” desde una perspectiva sociocultural fueron también de utilidad para reflexionar en torno al carácter material y simbólico de los sistemas sociotécnicos, a la vez que identificar algunas dimensiones de análisis claves⁵⁶. Asimismo, las perspectivas enmarcadas en los Estudios Sociales de la Tecnología fueron otro importante insumo para nuestras reflexiones y conceptualizaciones⁵⁷. En particular, los estudios inscriptos en el enfoque constructivista social de la tecnología, puesto que brindan elementos conceptuales y metodológicos para la reconstrucción analítica de las complejas relaciones entre actores y artefactos (Thomas y Buch, 2008), las respectivas controversias entre ellos y los vínculos con el orden social general que circunscribe e incide en la configuración material y simbólica de los distintos sistemas técnicos y las tensiones del conjunto. Algunos de los planteamientos realizados desde la filosofía de la técnica fueron también centrales al momento de reflexionar sobre el modo en que los seres humanos se encuentran enmarcados en las tecnologías⁵⁸.

⁵⁵ Los autores referenciados coinciden en señalar que en nuestra civilización el objeto no es considerado natural. No se hablará de una piedra o de un árbol como de un objeto sino más bien como de cosas. La disyuntiva entre objetos y cosas radica en que las últimas son entendidas como el producto de una elaboración natural, en tanto que los objetos son el producto de una elaboración sociocultural. El objeto, señalan los autores, tiene una realidad per se que procede de su constitución material, no obstante su existencia y valor social proviene de su naturaleza relacional. Es la sociedad quien lo anima, atribuyéndole un contenido, una vida. En Galimberti, S. “El sistema de objetos urbano, notas para su conceptualización y análisis” (2012) se amplía esa discusión.

⁵⁶ Para una revisión de los autores y obras claves del campo de estudios de la cultura material, se recomienda la consulta de los trabajos de Moreyra, C. (2009) “Vida cotidiana y entorno material” en Revista Historia Crítica. Depto. de Historia de la Universidad de los Andes. Colombia. N° 38. Pp. 122 - 144 y Jiménez Meneses, O. (2009) “Objetos y cultura” en Revista “Historia Crítica” N°39. Depto. de Historia de la Universidad de los Andes. Colombia. N°39. Pp. 44-61.

⁵⁷ Tres abordajes han jugado un rol central en los actuales Estudios Sociales de la Tecnología: sistemas tecnológicos, actor-red y constructivismo social. En el plano teórico, los tres se orientaron a abrir la “caja negra” de la tecnología, y deconstruir sus heterogéneos elementos constitutivos. En el plano práctico, las herramientas analíticas de estos abordajes fueron generadas a fin de dar cuenta del carácter complejo y dinámico del objeto de análisis “cambio tecnológico” (Thomas, Fressoli y Lalouf, 2008). El primero se basa en el trabajo del historiador de la tecnología norteamericano Thomas Hughes. El segundo está asociado al trabajo de Michel Callon, Bruno Latour y John Law. El tercero - que reviste mayor interés para nuestro estudio- ha sido iniciado por los trabajos de Trevor Pinch y Wiebe Bijker. Abocados a esta última línea de estudio, encontramos al equipo de investigadores argentinos que, bajo la dirección de Thomas Hernán, vienen desarrollando importantes aportes teórico-conceptuales para el estudio, desde un enfoque constructivista social, del fenómeno tecnológico en América Latina.

⁵⁸ Filósofos tan diferentes como Heidegger (1977), Ellul (1960), Simondon (2007), Marcuse (1993), Winner (2001) y Feenberg (2012, 2013).

Más allá de las diferencias y peculiaridades de los autores y perspectivas referenciadas, en términos generales los diversos aportes resaltan la necesidad de abordar los sistemas sociotécnicos dentro de los contextos específicos y el orden social que los contiene. Presuponen que los sistemas sociotécnicos no son sólo el resultado de procesos materiales. Involucran también procesos de significación y se sitúan en una trama de relaciones sociales que los atraviesan, moldeando su existencia y configuración específica. La “cotidianidad vivida” de estos sistemas no puede por tanto sustraerse del marco sociocultural e histórico que circunscribe su existencia y las respectivas controversias entre ellos. Su estudio requiere considerar las relaciones que les dan sentido y que los sitúan en estructuras de significación más amplias y estrategias de producción y reproducción del orden social. En este sentido, las contribuciones referenciadas permiten sostener que los sistemas sociotécnicos lejos de ser simples materialidades, se conciben como construcciones socioculturales e históricas que no tienen un significado fijo; al contrario, éste deviene en las interacciones que mantienen con otros objetos y los actores sociales en un tiempo y espacio determinados. Se configuran como un entramado material y social, técnico y simbólico con una fuerte naturaleza relacional. El análisis de los sistemas sociotécnicos exige, por tanto, un enfoque multidimensional (Baudrillard, 1969; Duverger, 1972; Moles, 1974; Hall, 1997; Santos, 2000; Sanín Santamaría, 2006) a la vez sincrónico y diacrónico, capaz de dilucidar las configuraciones materiales, funcionales y simbólicas; y las controversias y tensiones entre ellos⁵⁹. Esto, en el marco del contexto sociocultural e histórico que circunscribe sus existencias y controversias; las tensiones entre disímiles racionalidades que subyacen al orden social vigente.

⁵⁹ En el marco del presente estudio se adoptó un enfoque multidimensional para el análisis de los sistemas sociotécnicos y sus respectivas controversias y tensiones. En este sentido, a partir de las revisiones teóricas y avances analíticos sobre el material empírico, se establecieron tres grandes dimensiones constitutivas de los sistemas sociotécnicos, las cuales fueron consideradas en perspectivas sincrónica y diacrónica. A saber: a) configuración técnico-material; b) funcionalidad o usos c) una tercera dimensión abocada a las significaciones y/o valor simbólico. La matriz teórica-metodológica empleada para el análisis, será oportunamente presentada y desarrollada como instancia previa e introductoria a los capítulos de análisis.

En el marco de este trabajo, entonces, hablamos de sistemas *sociotécnicos* en tanto entendemos que los objetos no son meras materialidades, sino que se configuran como un complejo entramado de actos y artefactos (Thomas, Fressoli y Lalouf, 2008); sistemas de objetos y sistemas de acciones (Santos, 2000); sistemas de objetos y prácticas (Baudrillard, 1969). El abordaje de las intersecciones e interjuegos entre objetos y acciones, y el reconocimiento de la unidad resultante es lo que permite reflejar la realidad histórica social de los sistemas sociotécnicos específicos. En este marco, el enfoque “sociotécnico” oportunamente postulado por la sociología de la tecnología, es la propuesta que a nuestro entender sintetiza más claramente ese entramado de actos y artefactos; objetos y acciones entrelazados de manera indisoluble. Intentando evitar los reduccionismos monocausales derivados de los abordajes deterministas sociales o tecnológicos, el abordaje sociotécnico parte de la siguiente convicción teórica: es imposible realizar distinciones a priori entre “lo tecnológico”, “lo social”, “lo económico” y “lo científico”, proponiendo a cambio hablar de “lo socio-técnico” (Thomas, 2008:218-219). En este sentido, el enfoque propuesto intenta describir y explicar las relaciones socio-técnicas en términos de una metáfora de “tejido sin costuras” (Hughes, 1986; Bijker, Hugues y Pinch, 1987)⁶⁰ y

⁶⁰ Al respecto, Bijker (1993) sostiene: “El tejido de una sociedad moderna no está hecho de distintas piezas científicas, económicas, tecnológicas o sociales. Esos ‘dobletes’ pueden ser vistos como hechos por los actores o por los analistas” (citado en Thomas, Fressoli y Lalouf, 2008:66). En este sentido, el autor sostiene que las relaciones puramente sociales sólo pueden ser encontradas en la imaginación de los sociólogos, mientras que aquellas puramente técnica solo se encuentran en el terreno de la ciencia ficción. “Lo técnico es socialmente construido y lo social es tecnológicamente construido. Todos los ensamblajes estables son estructurados al mismo tiempo tanto por lo técnico como por lo social” (2008:67). En consonancia con este presupuesto teórico, agrega el autor, “Los conceptos teóricos requeridos deben ser tan heterogéneos como las actividades de los actores y tan ‘sin costura’ como el tejido sobre el cual estos conceptos deben ser aplicados [...] Nuestro marco conceptual no debe compelernos a realizar ninguna distinción a priori acerca del carácter social, tecnológico o científico de los patrones específicos que harán visibles para nosotros” (citado en Thomas, 2008:232). Sólo de esta forma, el análisis se libraría de los aprioris monodeterministas y permitiría trabajar desde un enfoque constructivista “radical” de los fenómenos sociotécnicos. Al respecto, Thomas (2008) señala que para entender el espíritu de los EST es preciso realizar una distinción entre un constructivismo moderado y el constructivismo radical. El primero, más cercano al sentido común, plantea la incidencia que los intereses políticos, los grupos de consumidores, los estereotipos, entre otros ejercen sobre la forma final de la tecnología. El constructivismo radical, en cambio, se propone explicar la manera en que los procesos sociales influyen en el contenido mismo de la tecnología. Desde esta perspectiva, el significado de la tecnología, incluyendo su funcionamiento, es en sí una construcción social y tecnológica. En otros términos, mientras para el planteo moderado la tecnología sufre meras influencias externas, para los radicales la tecnología es social “hasta la médula”. Para los constructivistas radicales el desarrollo de un artefacto, por tanto, no es simplemente un logro técnico.

busca mostrar, en última instancia, el carácter social de la tecnología y el carácter tecnológico de la sociedad, generando un nivel de análisis más complejo: lo “sociotécnico” (Thomas, 2008).

Ahora bien, reconocida la naturaleza sociotécnica de los instrumentos que median las relaciones del hombre con el mundo, resta precisar su carácter sistémico. Al respecto, considerando que ningún objeto existe en el vacío social, Baudrillard (1969) -en sintonía con Barthes (1978) y Buckley (1982)- propone que todo conjunto de objetos unidos por relaciones funcionales puede ser considerado un *sistema* de objetos. En consonancia, Santos (2000) concordando con Moles (1971) afirma que la descripción de las poblaciones de objetos desde una perspectiva multidisciplinar resulta posible arribar a una verdadera “ecología de objetos”. Esto es, un conjunto dinámico donde es plausible reconocer objetos fijos y especies nuevas en la medida que aporta alguna funcionalidad a los actores. Para éstos, aquellos constituyen elementos propios de un escenario particular que, cuando se asocia con condiciones de precariedad y pobreza (Baudrillard, 1969), da lugar a la invención o al menos a la adaptación. Así, los objetos nuevos o redefinidos y las funcionalidades, códigos y significaciones asociados a ellos recrean el universo social urbano.

La sistematización de objetos, un proceso dinámico e inacabado, y el sistema, como resultado o producto más o menos móvil y eventual de aquella, permiten contemplar las interrelaciones que se establecen entre las piezas que configuran un objeto y las relaciones entre ellos. Resulta a su vez consonante con los planteos precedentes relativos a su carácter sociotécnico y su necesaria inscripción dentro de “ensambles sociotécnicos” más amplios (Thomas, 2008) y sistemas socioculturales, políticos, económicos (Quintanilla, 1998) más generales que remiten, en última instancias, al orden social que los contiene.

Junto a la noción de técnica y sistemas sociotécnicos, otro término que importa precisar es el de *tecnología*. En la mayor parte de la literatura científica y filosófica, se entiende por *tecnología* a la técnica derivada directamente de la ciencia moderna, o sea, la inspirada específicamente en ella y que es preciso considerar como una de sus

Inmersos en él se encuentran las consideraciones sociales políticas y económicas. “Lo social y lo técnico son considerados de una manera equivalente” (2008:68).

consecuencias históricas (Pinch, 2008). Alusivo y problemático, el vocablo tecnología ha cambiado de significación a lo largo del tiempo⁶¹. Sin desconocer sus variaciones semánticas, en el marco de este estudio el vocablo tecnología será utilizado para hacer referencia a la técnica moderna que tiene en la máquina su máxima realización (Mumford, 1971) y en el “tecnologicismo” (Schmucler, 1997) sus más férreos defensores. El presente capítulo, veremos, se aboca de lleno a la tecnología moderna en tanto que sistema sociotécnico dominante vinculado a los procesos de racionalización formal y las estrategias más generales de producción y reproducción del orden moderno. Repasa, asimismo, el conjunto de significaciones que acompañaron su auge y consolidación, a la vez que reconoce las principales características y peculiaridades distintivas de la tecnología moderna.

Hasta aquí, entonces, a modo de síntesis podemos decir que en adelante se utilizará el término *técnica* de manera genérica para hablar de las relaciones que el hombre establece con el mundo y el conjunto de medios instrumentales y sociales que se originan y despliegan en el marco de ese hacer humano social e históricamente situado. Por su parte, la noción de *sistema sociotécnico* refiere específicamente al conjunto de actos y artefactos, objetos y prácticas que resultan del hacer técnico; destacando especialmente el carácter sociocultural e histórico, técnico y simbólico de los sistemas sociotécnicos resultantes. En este marco, la tecnología refiere a los *sistemas sociotécnicos modernos* que, pese a su carácter dominante, coexisten -en

⁶¹ En su estudio “La tecnología y lo imaginario”, Cabrera (2006) señala que hubo importantes cambios de significados –de técnica a tecnología, de aparatos a saberes– que se registraron en español de un modo interesante. Un repaso por los principales diccionarios permite observarlo. El vocablo tecnología como “conjunto de conocimientos propios de un oficio mecánico o arte industrial” o “tratado de términos técnicos” pasó a designar durante el siglo XX el “conjunto de los instrumentos y procedimientos industriales de un determinado sector y producto”. De su significación apegada a la etimología de *tecnología*, “saber o conocimiento sobre...”, paso a nombrar a los propios instrumentos técnicos, remplazando la significación de la palabra “técnica” por otra de supuesta mayor extensión. Asimismo, en la segunda mitad del siglo XX se introduce la palabra “tecnificar”, fuertemente asociada a la emergente tecnocracia, como una acción que no se refiere al arte o habilidad de hacer, sino a “introducir los procedimientos” técnicos y hacer más “eficientemente” algo. Con el vocablo “tecnificar”, técnica y “desarrollo” adquieren un significado equivalente. Un análisis más atento, evidencia dos desplazamientos semánticos. El primero, va del campo semántico técnica al de tecnología, remarcando la significación de la “técnica moderna” como “técnica científica” y dejando de lado las significaciones apegadas a las etimologías de técnica. El segundo es el surgimiento de un nuevo hacer, inédito en los diccionarios hasta finales del siglo XX, que une técnica y desarrollo caracterizando un típico uso en los documentos políticos (Cabrera, 2006).

conflicto y tensión- con otras propuestas técnicas y sus consiguientes medios técnicos y sociales que denominaremos *alternativos*⁶² y/o *rurbanos* cuando hagamos referencia directa a nuestro tema/problema de estudio.

2. Interpretaciones sobre técnica, tecnología y orden social moderno

Interrogarnos respecto de la técnica y los sistemas sociotécnicos modernos supone adentrarnos, en términos generales, en el proceso de racionalización del mundo objetivo (Habermas, 1987). Esto es, reconocer los correlatos materiales del proyecto moderno, prestando especial atención a los sistemas sociotécnicos en tanto que cristalizaciones y expresiones paradigmáticas de la racionalidad dominante y las consiguientes tensiones que suscita su instauración.

El estudio de los sistemas sociotécnicos, dirá Santos (2000), nos lleva inevitablemente a reflexionar respecto de la técnica, en tanto que principal forma de relación del hombre con la naturaleza, del hombre con el medio y del hombre con los otros hombres. Los sistemas sociotécnicos, advertimos, emergen en el marco de las relaciones técnicas que el hombre establece con el mundo: esto es, en su hacer, y los significados y sentidos que ese hacer tienen para él. En este sentido, prefiguran una técnica concreta en relación a una racionalidad y a una sociedad particular. La técnica nos permite integrar los sistemas sociotécnicos a la sociedad y la sociedad a sus sistemas sociotécnicos (Cabrera, 2006). Así, por ejemplo, al analizar la configuración material, funcional y/o simbólica de la tecnología moderna, podemos realizar inferencias acerca del orden social que la pergeñó, y reflexionando acerca de la racionalidad formal dominante comprendemos mejor las peculiaridades e intencionalidades constitutivas de los sistemas sociotécnicos modernos.

Interrogarnos por las formas y expresiones sociotécnicas dominantes implica reconocer que, pese a su innegable predominio, la técnica moderna es una opción entre otras que no logra realizarse de manera total ni homogénea. Al contrario,

⁶² Que sean “alternativos” significa que no se ajusta total ni exclusivamente al código sociotécnico dominante. Así, por ejemplo, su configuración material y simbólica reconoce parcialmente las prescripciones tecnológicas modernas; pues resulta de entender de modo diferenciado dichas premisas, a la vez que recupera otros valores e intereses habitualmente negados por la racionalidad formal dominante.

coexiste en conflicto y tensión permanente con otras propuestas sociotécnicas alternativas que, aunque invisibilizadas y deslegitimadas, no desaparecen. En este sentido, entonces, abocarnos al análisis y comprensión del lugar de la tecnología en y para la sociedad moderna supone asumir que pese a no agotar las opciones sociotécnicas, la tecnología se instituye como un modelo legítimo, un parámetro a partir del cual se evalúan y clasifica la totalidad de sistemas sociotécnicos presentes en el espacio urbano. Sólo reconociendo los procesos y mecanismos, las imágenes y significaciones que históricamente la han ido validando y legitimando, podemos problematizar su “incuestionable” potestad, para facilitar entonces, la emergencia de otras propuestas sociotécnicas que por no mostrarse correspondientes, son sistemáticamente negadas e invalidadas.

Ahora bien, recuperando los planteos del capítulo precedente nos interrogamos respecto de ¿Qué tipo de relación técnica se establece entre el hombre moderno y el mundo objetivo? ¿Qué características resultan distintivas? Desde su génesis, vimos, la sociedad moderna confía ilimitadamente en la razón. La razón científica, señala Queraltó (1994), es la forma racional característica acuñada y desarrollada por el orden moderno. Esta afirmación, agrega el autor, comporta esencialmente dos cosas: que los caracteres propios de la razón científica han respondido a los ideales epistemológicos constitutivos de la Modernidad; y que los resultados cognoscitivos obtenidos mediante la razón científica han satisfecho plenamente los fines específicos, tanto teóricos como pragmáticos, que se propuso la razón moderna en el momento de su instauración histórica. En efecto, pues, por una parte, el deseo de un conocimiento claro y distinto, se ha corporizado en la expresión matematizada del conocimiento científico, así como en el rigor y el tipo de objetividad alcanzados por la ciencia; y, por otra parte, los fines pragmáticos de dominación de la naturaleza y de adaptación del medio en torno al hombre han alcanzado un considerable cumplimiento. La ciencia, en tanto que condición *sine qua non* de la técnica moderna, estimuló el desarrollo de un conjunto específico de medios instrumentales y sociales que, asentados en los avances científicos y orientados al cumplimiento de los ideales de progreso, posibilitaron un creciente dominio de la realidad natural y social. Desde

entonces, afirma Queralto, ha sido imposible concebir la vida del hombre sin el elemento tecnológico⁶³.

Hasta aquí, entonces, podemos decir que el desarrollo de la ciencia moderna instaló una nueva matriz de pensamiento y acción. No sólo cambió la interpretación de los fenómenos naturales y sociales, sino también la relación técnica entre el hombre y su mundo objetivo. Conocer para actuar, manipular y transformar ha sido desde entonces el designio moderno⁶⁴. En ese marco, los avances científicos y tecnológicos se postularon como instancias capaces de promover un dominio creciente de la naturaleza y una organización racional de la sociedad; un perfeccionamiento ilimitado y grados crecientes de libertad. Conocer para dominar y así progresar, fue y continúan siendo el espíritu del proyecto moderno. La nueva relación técnica sustentada por el optimismo ilustrado (Mitcham, 1989) facilitó la emergencia de novedosos sistemas sociotécnicos que cristalizaron y garantizaron las promesas de progreso. Detrás de la técnica, la razón humana, en su formato de racionalidad científica y materialización tecnológica, lo hizo posible.

Así, lanzada hacia el progreso indefinido, la razón facilitó en el plano cultural la emergencia de la ciencia moderna, en tanto que nuevo marco de pensamiento y acción. Ésta, a su vez, instauró la emergencia de una racionalidad formal técnico-calculística y promovió una actitud instrumental frente al mundo cognitivamente objetivado. Dicha actitud, se tradujo, en una relación práctica con el mundo cuyo eje

⁶³ En otras palabras, el autor observa que hoy la tecnología se ha convertido en una condición de posibilidad de la investigación científica, es decir, en condición sine qua non del desarrollo posible del conocimiento científico. Lo cual, trasladado al plano de la razón científica, autorizaría a afirmar que la razón científica no puede entenderse ya, y menos en el futuro, sin una referencia esencial a la tecnología. En este sentido, Queralto sugiere que a partir de fines del siglo XX, no sería la razón científica tradicional la forma característica más extendida de la racionalidad moderna, sino que por la creciente importancia de lo tecnológico, que llega a determinar ya a lo científico como condición de posibilidad, sería la racionalidad tecnológica la que indicaría la última fase de la evolución de los ideales epistemológicos de la Modernidad.

⁶⁴ La idea de “dominar la naturaleza” -promovida inicialmente por la racionalidad científica y materializada en lo sucesivo por los avances técnicos modernos- condicionó el pensamiento sobre el mundo, su intervención y apropiación. Separado de la naturaleza y concibiéndola como una amenaza a su poderío, el hombre ha intentado dominarla en lo sucesivo. Bajo esa concepción y distanciamiento se ha ido configurando -en términos de Heidegger -la “naturaleza provocante” del hombre. Y esa misma voluntad de dominio de la naturaleza ha devenido dominio de los hombres. Así, la tecnificación de la visión del mundo, no sólo ha permitido la emergencia de artefactos, sino que también ha posibilitado la mecanización de la vida social (Schmucler, 1997).

es el control y el dominio técnico-pragmático de la vida natural y social, con miras al progreso. La praxis científica, por tanto, además de proveer un nuevo entendimiento, instauró un nuevo conjunto de reglas y procedimientos que reorientaron y redefinieron la relación del hombre con el mundo, volviéndola cada vez más eficaz, calculable y predecible (Habermas, 1987). En el marco de esa nueva relación técnica del hombre con el mundo, el acto técnico y su sentido social se reconfiguraron en función de la racionalidad formal dominante. El hombre comenzó a desarrollar un conjunto renovado de medios instrumentales y sociales afines a la racionalidad moderna, esto es asentados y estructurados en función de sus principios rectores. Así, la búsqueda de calculabilidad, eficiencia, predictibilidad, control e impersonalidad; el predominio de tecnologías no humanas, la valoración positiva del conocimiento especializado; la búsqueda de beneficios, entre otros factores, se fueron consolidando gradualmente como premisas claves a la hora de concebir, construir y emplear los sistemas sociotécnicos modernos. Configurada a imagen y semejanza de la racionalidad formal dominante, la tecnología resultante permitió verificar y vivenciar los avances de la razón, fue la principal y más evidente garantía de que la ciencia y la técnica moderna conducirían indudablemente al progreso del hombre. Y en este sentido, por su afinidad con el proceso general de racionalización, la tecnología moderna fue, junto a la ciencia, depositaria de una enorme confianza y optimismo. Ambas constituían los medios que por excelencia promovían el progreso material y social deseado. Los sistemas sociotécnicos que lentamente inundaron la cotidianeidad moderna, así lo confirmaban. En contraposición, todas aquellas formas y expresiones ajenas a los mandatos de la razón, comenzaron a ser vistas como “obsoletas” en tanto no se adecuaban a las prescripciones modernas. Catalogados como arcaicos y tradicionales, los sistemas sociotécnicos distintamente datados fueron considerados enemigos del progreso; obstáculos vernáculos para el avance de la razón y el perfeccionamiento anhelado.

A continuación avanzamos en una interpretación de la técnica moderna en tanto que expresión de la orientación general de la sociedad, vinculada a los procesos de racionalización dominantes y las estrategias de producción y reproducción del orden social moderno. Interesa reconocer los planteos de aquellos autores que, frente a las

visiones instrumentalistas que sustraen a la técnica del ámbito de un hacer situado social e históricamente y la presentan como una fuerza neutra y autónoma, conciben a la tecnología como una cristalización y expresión de la racionalidad dominante; una instancia clave para el análisis de las luchas y tensiones que subyacen al orden social vigente. En este marco, recuperamos los aportes de Herbert Marcuse (1993)⁶⁵ y su discípulo, Andrew Feenberg (2012, 2013), quienes, en relativa consonancia, reinscriben la existencia de la tecnología dentro del orden social moderno y desde allí avanzan en la dilucidación de su naturaleza política y su intrínseca relación con las estrategias de dominación y re-producción del orden social moderno.

2.1 Acerca de las visiones instrumental y sustantiva de la tecnología

Como ya se ha mencionado, consideramos que toda sociedad crea su mundo objetivo y, en esa creación, la técnica no es un instrumento ni causa sino dimensión constitutiva de la sociedad creada. Y en tanto que es una dimensión constitutiva, los sistemas sociotécnicos no pueden ser instrumentos “neutros” utilizados por la sociedad capitalista para realizar sus fines, “apartándolos” de su pura tecnicidad; instrumentos que también podrían ser utilizados con “fines” sociales distintos. Las máquinas “...son lógica y realmente imposibles fuera del sistema tecnológico que ellas mismas constituyen, son ‘encarnación’, ‘inscripción’, presentificación y figuración de las significaciones esenciales de la sociedad moderna capitalista” (Cabrera, 2006:109). No se puede separar el sistema tecnológico de una sociedad de lo que es esa sociedad. La especificidad y la particularidad de una sociedad, lo que ella es, se constatan en su hacer y en las materializaciones resultantes. En este sentido, la referencia a la orientación del conjunto de la sociedad que interpreta a la tecnología como encarnación y figuración de las significaciones de la sociedad moderna, rechaza la simple instrumentalidad de las tecnologías, considerándolas como parte del análisis de la racionalidad moderna y relacionándolas con la dominación social y la ideología. En este marco, la tecnología deviene política; espacio de lucha y disputa, tensiones y controversias.

⁶⁵ Hacemos referencia a su obra “El hombre unidimensional” (1954) publicada por primera vez en castellano en 1965.

Relacionar de este modo técnica y sociedad implica enfrentarse, entonces, con el pensamiento instrumental sobre la técnica moderna. La *teoría instrumental*, dirá Feenberg (2012) es la visión dominante sobre la tecnología que desde el primer momento invoca su carácter neutral⁶⁶. Esta supuesta neutralidad es la que desde el sentido común se considera como un dato de la realidad de los propios aparatos y, desde múltiples propuestas políticas y sociales, justifica la presentación de la tecnología como un instrumento del hacer humano, que según los fines de sus usuarios deviene en bueno o malo. La visión implica una concepción determinista a propósito de la relación entre tecnología y sociedad, que considera a las tecnologías como causas principales, cuando no únicas, de las estructuras sociales. Esto es, se piensa a la tecnología como agente de cambio por excelencia en tanto se cree que ella misma determina o condiciona en sentido fuerte a lo social. En el marco de este planteo, se considera que la tecnología tiene su propia y autónoma lógica de desarrollo; un elemento invariante que, una vez introducido, conduce hacia sus propias prioridades al sistema social que la recibe. En este sentido, la visión instrumental adscribe a una concepción de desarrollo tecnológico que lo concibe como resultante de una lógica funcional autónoma susceptible de ser explicada sin referencia a la sociedad. Bajo este presupuesto, se han desarrollado las teorías de la modernización que han guiado las intervenciones estatales por caso, en el proceso de modernización latinoamericano- orientadas a realizar y profundizar el proyecto moderno. A decir de Parente (2006), dos premisas sostienen las propuestas de

⁶⁶“¿Qué significa tal neutralidad?”, se pregunta Feenberg (2012:24) y desarrolla cuatro puntos implicados en tal proposición: a) La neutralidad de la tecnología es un caso más de la neutralidad de los medios instrumentales. La tecnología como pura instrumentalidad es indiferente a la variedad de fines para los cuales puede utilizarse. Esta concepción de neutralidad es familiar y autoevidente. b) La tecnología también parece ser indiferente con relación a la política, al menos en el mundo moderno, y especialmente con respecto al capitalismo. Un martillo es un martillo; esta herramienta es útil en cualquier contexto social. En este sentido la tecnología parece ser diferente de las instituciones religiosas o legales, que no pueden transferirse fácilmente a nuevos contextos sociales. La transferencia de tecnología, por el contrario, parece estar limitada solo por su costo. c) La neutralidad sociopolítica de la tecnología se atribuye usualmente a su carácter racional, es decir, a la universalidad de la verdad que tiene incorporada. Las proposiciones causales verificables sobre las que se basa no son dependientes ni social ni políticamente; al igual que las ideas científicas, mantienen su estatus cognitivo en todo contexto social concebible. Es por ello que se supone que lo que funciona en una sociedad funcionará igualmente bien en otra. d) La tecnología es neutral porque se sostiene justamente en la misma norma de eficacia en todo contexto. Por consiguiente, su universalidad significa también que se le puede aplicar los mismos criterios de medición en diferentes configuraciones.

desarrollo tecnológico deterministas: la tesis del progreso unilineal y la tesis del determinismo por base. La primera de ella postula que el progreso técnico parece seguir un camino unilineal, desde niveles inferiores a superiores de desarrollo y que tal evolución sigue “una única secuencia de etapas necesarias”. La segunda tesis afirma que las instituciones sociales deben adaptarse a los imperativos de la base tecnológica. Dados estos supuestos, advierte Parente (2006), todas las sociedades pueden ordenarse a lo largo de un continuum, en el que las más avanzadas ilustran las etapas futuras a las menos avanzadas. En el marco de este razonamiento, dirá Feenberg (2012), las variables socioculturales e históricas no juegan ningún papel significativo en cuanto a la forma que asume el desarrollo tecnológico; sólo pueden motivar u obstruir el progreso a lo largo de una vía predeterminada y sujeta exclusivamente a una lógica técnica interna.

Así, el modelo lineal de innovación presupuesto por la visión instrumental de la tecnología la concibe, en términos generales, como una “ciencia aplicada” que surge desde la ciencia básica, se aplica luego a través de investigaciones y desarrollos para su producción comercial hasta llegar a la instancia de consumo⁶⁷. Esta visión instrumental, asentada y abonada por el “tecnologicismo” imperante (Schmucler, 1997), no se refiere simplemente a una percepción de los estudios académicos, sino que también se asienta sobre el sentido común. Desde esta lectura dominante, la tecnología es configurada como una “caja negra” neutral, evolutiva y autónoma (Thomas, Fressoli y Lalouf, 2008) para el común de las personas, sean éstas funcionarios, empresarios, investigadores o parte de la ciudadanía en general. En el terreno político -observa Bijker (2005)- esto lleva naturalmente a propuestas tecnocráticas donde la tecnología es vista como un fin en sí misma, y donde los valores de eficacia, poder y racionalidad son independientes del contexto. La imagen

⁶⁷ La fuente imprescindible para aproximarse a la comprensión de la tecnología como ciencia aplicada es la tradición filosófica analítica que tiene en Mario Bunge a uno de sus principales representantes. Centrado en el estudio de la racionalidad y del método de la tecnología, que se hacen derivar de la racionalidad científica, para Bunge la tecnología no es sino ciencia aplicada, y plasmación material de la forma de conocimiento y actuación más racional que existe. De ahí se derivaría, entre otras caracterizaciones, que tanto la ciencia como la técnica son moralmente neutras, y sólo habría que lamentar las malas utilizaciones de ambas por intereses ajenos a los de esa racionalidad (Iáñez y Sánchez Cazorla, 1998)

dominante, por tanto, acepta que la tecnología puede ser empleada negativamente, pero de esto deben ser culpados los usuarios, no la tecnología en sí misma. De esta manera, bendiciones y maldiciones tecnológicas –dirá Parente (2006)- simplemente ocurren como caídas del cielo y la política sólo puede esperar anticipar estos desarrollos y efectos, y preparar a la sociedad para ello.

Quienes adscriben a esta visión instrumental, son en general aquellos que asumen una posición hiperoptimista. Creyentes tecnófilos, consideran que la tecnología marcha autónoma y triunfante, permitiendo a la sociedad conquistar gradual e inexorablemente mayores niveles de bienestar. Creen y defienden la idea de que más tecnología es la mejor solución para los males sociales. Pues consideran que todo problema es en última instancia un problema técnico resoluble técnicamente; la tecnología todo lo puede arreglar.

A pesar del atractivo que ejerce por su sentido común la teoría instrumental, una visión minoritaria niega la neutralidad de tecnología y el hiperoptimismo que la sostiene. La *teoría sustantiva* -dirá Feenberg (2012)-, conocida por los escritos de Jaques Ellul y Martín Heidegger, sostiene que la tecnología constituye un nuevo sistema cultural que reestructura todo el mundo social como un objeto de control. La instrumentalización total es, desde esta perspectiva, un destino del cual no hay más escapatoria que la retirada. Sólo el retorno a la tradición o a la simplicidad ofrece una alternativa. La propuesta sustantivista problematiza, entonces, la visión tecnocrática de la sociedad y el progreso, asumiendo una posición desencantada y pesimista frente el progreso tecnológico. Pues, si bien acepta el carácter progresivo de la tecnología, sostiene básicamente que tal desarrollo se ha hecho tan independiente y determinante de la historia económica, social y política, que en vez de liberarnos nos ha puesto a merced de ella, dependientes totalmente, sin lugar para libertad auténtica alguna. Desde esta perspectiva, entonces, el avance tecnológico no es necesaria y usualmente identificado con el progreso del hombre. Por si ello fuera poco, el avance técnico y su aparente capacidad para resolver problemas han legitimado la sobredimensión de los medios por sobre los fines, configurándolo como el único canon de acción humana racional. Esta visión pesimista de la tecnología tiene en sus versiones más extremas una nota fatalista adicional, que consiste en afirmar nuestra imposibilidad de evitarla

o salir de ella. Esta visión apocalíptica -advierte Feenberg (2012)- suele ser descalificada por atribuir poderes absurdos, casi mágicos, a la tecnología. Sin embargo, dirá el autor, sus afirmaciones básicas son todas creíbles. Pues, en términos generales la teoría sustantiva pretende que tomemos conciencia de la arbitrariedad de tal desarrollo, o al menos de su carácter cultural. “La cuestión no es que ‘las máquinas tomaron el control’, sino que al elegir usarlas hicimos una cantidad de compromisos poco inteligentes. La tecnología no es simplemente un medio, sino que se ha convertido en el entorno de nuestro modo de vida. Esto constituye su impacto sustantivo” (2012:28).

Más allá sus diferencias, dirá Feenberg (2012) ambas visiones comparten una actitud del tipo ‘tómelo o déjelo’ sobre la tecnología. Consideran a la tecnología como un destino que determina de forma inexorable la vida social; la sitúan más allá de la voluntad humana y le asignan una capacidad de desarrollo autónomo y progresivo sujeto a sus propias leyes. En ningún caso podemos cambiarla. Así, frente a las visiones instrumentalistas y sustantivistas, Feenberg propone rescatar los aportes de la teoría crítica prestando especial atención a los planteos de Marcuse. A su vez, mediante una interesante revisión de algunos de sus principales postulados, el autor esboza una propuesta para repensar la tecnología a partir de un enfoque centrado en la hegemonía tecnológica y la crítica cultural.

2.2 La técnica como ideología, la dominación por y como tecnología

En los planteos de los pensadores de la escuela de Frankfurt la racionalidad instrumental ocupa un lugar central, ya que “es el eje explicativo de las consecuencias desfavorables del poder de la tecnología y el elemento constitutivo de un tipo de dominación, que tiene la particularidad de sojuzgar mediante la atenuante ideológica de la ‘eficacia’ y el ‘confort’ de la mediación técnica” (Lenguita, 2002:400-401). En “Dialéctica del iluminismo” (1971), *Adorno y Horkheimer* pretenden establecer por qué la humanidad en lugar de entrar en una época de auténtica realización humana, se

está hundiendo en un nuevo tipo de barbarie⁶⁸. La tesis fundamental al respecto es que las categorías más abstractas y formales del pensamiento, como las de la lógica matemática, y por ende las del pensamiento científico y tecnológico, están relacionadas con procesos sociales, principalmente desde los griegos en adelante, y mucho más explícitamente aún desde Bacon, al programa de dominación, pero con un propósito ulterior lamentable: “...lo que los hombres quieren aprender de la naturaleza es cómo usarla para dominar totalmente tanto a ella como a otros hombres [...] de ahí que el único pensamiento que es capaz de destruir los mitos es en última instancia autodestructivo” (1971:4). Para Horkheimer y Adorno la razón iluminista sirve a los intereses de dominación. La ciencia y la tecnología que operan con dicha razón han tenido como objetivos últimos la dominación de la naturaleza y han validado modos de pensar y proceder funcionales a tal objetivo. Los intereses de la formalización y cuantificación, advierten, están íntimamente vinculados con los intereses de las ganancias capitalistas y por ende de la organización social que facilite la libre consecución de dichas ganancias. Ello es lo que hace básicamente de la ciencia y la tecnología instrumentos de dominación. Frente a la posibilidad de superar tal situación, ambos son pesimistas fatalistas; permanecen resueltamente hostiles ante la tecnología⁶⁹.

Por su parte, Marcuse (1993) comparte con Adorno y Horkheimer la idea de que la racionalidad técnica es hoy la racionalidad del dominio mismo y reconoce que hay un nexo indisoluble entre progreso científico técnico y progreso de la dominación social. Sin embargo, a diferencia de aquéllos, Marcuse no defendió un pesimismo fatalista (Gómez, 1997) y visualizó posibilidades de cambio; advirtió el potencial

⁶⁸ En ese marco, el “Iluminismo” referenciado se refiere al modo de pensamiento ilustrado que supuestamente emancipa a los seres humanos del mito y del despotismo y los capacita para dominar y controlar la naturaleza. Y el propósito de tal dialéctica es exhibir los modos en los que tal pensamiento aparentemente racional contiene rastros míticos e irracionales. Por ello, la crítica al iluminismo contiene necesariamente una crítica de la ciencia, la tecnología y especialmente de la razón instrumental.

⁶⁹ Aunque a veces Horkheimer a lo largo de su obra basa sus críticas a la racionalidad formal instrumental en una razón crítica, Adorno –advierte Gómez (1997)– rechaza siempre la posibilidad de afirmar un concepto positivo de razón, dejando por fuera toda posibilidad de salida de la situación en que se encuentra la civilización occidental. Para ellos, la especie humana ha devenido esclava del mismo aparato teórico que le permitió dominar la naturaleza. El nexo entre progreso científico tecnológico y dominación social aparece como indisoluble.

democratizador de la tecnología (Feenberg, 2012) y propuso, aunque de forma muy vaga, alguna sugerencia para salir de esta situación concebida como negativa (Gómez, 1997).

Como la mayoría de los teóricos críticos, Marcuse formuló su teoría de la racionalidad tecnológica bajo la influencia y en reacción a la teoría weberiana de la racionalización⁷⁰. En términos generales, centró su atención en la distinción entre racionalidad formal y sustantiva y se interrogó puntualmente respecto del postulado weberiano que sostenía que sólo la racionalidad sustantiva contendría sesgos valorativos; mientras que la racionalidad formal estaría, en sí misma, libre de valores (Feenberg, 2012). Para Marcuse, dirá Feenberg, la generalización de la racionalidad formal ha producido un resultado sesgado socialmente⁷¹. Hoy en día, en una sociedad altamente racionalizada, las mediaciones técnicas se extienden en todos y cada uno de los recovecos de la vida social y el dominio de la máquina se transforma en la fuente principal de poder. “¿Se trata simplemente de un accidente del progreso el que la racionalización concentre ese poder en unas pocas manos?”, se pregunta Feenberg. Y observa que es en respuesta a un interrogante similar que Marcuse intenta explicar el creciente papel político de la ciencia y la tecnología en el capitalismo avanzado.

En sus formulaciones, Marcuse (1993) considera que la universalidad del sesgo formalista en el proceso de racionalización es un problema que merece ser explicado. Considerando que los sistemas racionales formales son invenciones humanas creadas para propósitos específicos en contextos sociales particulares, Marcuse niega la

⁷⁰ Ese es justamente uno de los puntos que retoma la teoría crítica en su afán por repensar la racionalidad de occidente. Siguiendo a los teóricos críticos, Ritzer (1993) comenta que éstos toman de Weber la diferenciación entre racionalidad formal y racionalidad sustantiva. Así, entienden por racionalidad formal a la que se define irreflexivamente en tanto adecuación de los medios más efectivos para alcanzar cualquier propósito determinado. Ello, agrega, se considera una muestra de pensamiento tecnocrático, cuyo objetivo es servir a las fuerzas de la dominación, no a la emancipación de la gente. La meta es simplemente encontrar los medios más efectivos para alcanzar cualquier fin importante para los que están en el poder. El pensamiento tecnocrático se opone a la razón, que es, para los teóricos críticos, la gran esperanza de la sociedad. La razón implica la valoración de los medios en términos de los valores humanos fundamentales de la justicia, la paz y la felicidad. Los teóricos críticos identificaron el nazismo en general y los campos de concentración, en particular, como ejemplos de racionalidad formal en agudo conflicto con la razón.

⁷¹ Al respecto, y en consonancia con Feenberg (2012), Habermas (1989) también dirá que Marcuse toma distancia de Weber al considerar que éste se fija a un concepto abstracto de racionalización que no enuncia el contenido de adaptación que el desarrollo de la ciencia y la técnica tiene como consecuencia de intereses de clase determinados y, por tanto, termina ocultándolos.

neutralidad tecnológica y la conecta con la dominación como momentos de una totalidad dialéctica. En la aparente neutralidad -dirá Marcuse- reside el sesgo formalista que mediante operaciones de descontextualización, borra las dimensiones socioculturales e históricas de la tecnología, configurándola como un mero instrumento sin fines prescriptos⁷². El sesgo formalista, advierte Marcuse, es un sesgo hacia una neutralidad valorativa que acentúa los valores de utilidad, dejando de lado e invisibilizando otras dimensiones y potencialidades igualmente inscriptas en la tecnología⁷³. Al ocultar y eliminar las conexiones esenciales entre los objetos, sus historias y sus contextos, la abstracción formal invisibiliza las tensiones y controversias que subyacen a la configuración material y simbólica de la tecnología y que abren distintas posibilidades de desarrollo tecnológico. Así, como resultado de estos mecanismos de invisibilización sistemática, “los objetos son conceptualizados como fijos y congelados, inmutables en sí mismos pero disponibles como base de poder” (Feenberg, 2012:264).

En este sentido, Marcuse sostiene que “...los propósitos e intereses de dominación no son impuestos a la tecnología desde afuera y a posteriori, ellos penetran la construcción misma del aparato técnico” (1993:260). No obstante, reconoce también que esos mecanismos generadores de abstracción y objetividad vuelven a reactivarse cuando los objetos son puestos en uso, afín de mantener su

⁷² Desde el punto de vista marcusiano, los “universales formales” propios de la racionalidad formal, descontextualizan las tecnologías respecto del tiempo y el espacio, vaciando su contenido y abstrayéndolos de su dinámica de desarrollo. En lugar de desplegar sus potencialidades, el pensamiento formal clasifica o cuantifica las tecnologías en términos de la función a la que pueden servir en un sistema instrumental, el cual se les impone desde afuera. Así, “aunque aparentemente son neutrales y libres de valores, al suprimir las dimensiones de relacionamiento contextual y la potencialidad, la práctica descontextualizadora de la abstracción formal transforma las tecnologías en meros medios, una operación que menoscaba su condición tanto como cualquier elección valorativa” (Feenberg, 2012:263).

⁷³ Allí reside el núcleo del argumento marcusiano, dirá Feenberg (2012). Los universales están, de hecho, “libres de valores” en el sentido de que no prescriben los fines de los objetos a los que conciben como medios; no obstante, “están cargados de valores al pasar por alto sistemáticamente la diferencia entre los valores extrínsecos de un sujeto instrumental y el telos intrínseco de un objeto independiente que se desarrolla a sí mismo” (2012.:263). En la medida en que el pensamiento racional formal considera a las tecnologías solamente en términos de su utilidad, deja de lado e invisibiliza otras dimensiones y potencialidades inscriptas en el objeto. Así, “la propia concepción de valor respecto del cual son “libres” los universales formales es, en sí misma, producto del proceso abstractivo en el que el formalismo oculta (invisibiliza) la naturaleza de la potencialidad” (2012:264). El sesgo formal, entonces, es el sesgo hacia la neutralidad en cuanto a potencialidades y la acentuación de los valores utilitarios, por sobre otros aspectos y dimensiones posibles.

carácter sesgado. Las aplicaciones represivas emergen tan pronto como sus abstracciones son reintegradas a un mundo real de contingencias históricas.

“La tecnología –sostiene- es siempre un proyecto histórico social: en él se proyecta lo que una sociedad y los intereses que la gobiernan pretenden hacer con los hombres y las cosas” (1993:223). En ese marco, Marcuse visualiza a lo tecnológico como un universo político, como la última etapa del proyecto histórico de experimentación, transformación y organización de la naturaleza como material de dominación. Desde su perspectiva, el sistema tecno-científico provee el contenido sobre el cual se unifican todos los otros sistemas sociales (económico, político y cultural), y se vuelve, por su propia forma, una totalidad omnipresente, incuestionable por la evidencia de su “eficacia” y “conformidad”. En palabras del propio Marcuse: “Hoy la dominación se perpetúa y se difunde no sólo por medio de la tecnología sino como tecnología, y la última provee la gran legitimación del poder político en expansión, que absorbe todas las esferas de la cultura” (1993:186). En ese sentido, el autor postula que el “contenido político de la razón técnica”, se vuelve ideología: la técnica misma es un proyecto de intereses dominantes sobre lo que han de ser los hombres y las cosas. Esta función ideológica hace del accionar técnico un accionar político, en tanto justifica y valida un orden social, velando por su reproducción y evitando su transformación. La ciencia y la tecnología entendidas como valorativamente neutras, no son nada más que formas de ideología. La única salida previsible, dirá el autor, es la ruptura con el pensamiento unidimensional⁷⁴. Lejos del pesimismo fatalista que caracterizó a sus colegas, Marcuse considera que un cambio es posible. Para ello, advierte, es preciso reconstruir la base económica política de la sociedad para que se dé un desarrollo con diferentes fines, incluso técnicos. ¿Cómo lograrlo? La respuesta de Marcuse -advierte Gómez (1997)- es esquemática e insuficiente, aunque con un núcleo de verdad más que interesante: debemos proponer una nueva teoría de la racionalidad en donde los valores humanos sean incorporables a la estructura misma de lo técnico. En este sentido, señala Feenberg (2012), Marcuse

⁷⁴ La clave para Marcuse, advierte Leguita (2002) está en liberarnos de aquello que es “ventajoso”, “cómodo” y “tolerable”. El camino para salir del absurdo, es intensificar las contradicciones y desmoronar mediante la crítica social el escenario de aparente libre elección. En esta potencialidad se instala Marcuse para cuestionar la racionalidad unidimensional que atraviesa la sociedad moderna.

no niega la técnica moderna y reconoce potencialidades democráticas en el desarrollo tecnológico (Feenberg, 2012).

2.3 La tecnología como campo de lucha. Hegemonía tecnológica y crítica cultural

En términos de Feenberg (2012, 2013) la politización de la tecnología reconoce importantes antecedentes a la largo del pensamiento social⁷⁵. Pero es con las reflexiones de Marcuse (y en menor medida Foucault) que la comprensión pública de la tecnología toma un viraje inusitado para comprender de las formas modernas contemporáneas de la “racionalidad tecnológica”. Sin embargo, a pesar de sus interesantes análisis, estos autores -dirá Feenberg (2012)- no logran identificar un locus de resistencia al sistema. “Sus teorías no abren un espacio dentro del cual pueda surgir la oposición [...] las operaciones por las cuales los dominados puedan resistir la dominación” (2012:117). A partir de la identificación de las contradicciones del sistema técnico dominante, analizando su naturaleza ambivalente y delineando una conceptualización bifronte de la tecnología Feenberg esbozará, entonces, una propuesta de “hegemonía tecnológica” especialmente atenta a las dimensiones culturales que permita, en última instancia, “transformar la tecnología” (2012:123).

En consonancia con Marcuse, el filósofo canadiense la tecnología puede ser y es configurada de un modo tal que reproduce el dominio de pocos sobre muchos. “Involucra valores de una determinada civilización industrial y especialmente los de quienes pertenecen a las élites que fundamentan sus pretensiones de hegemonía en la supremacía técnica” (2012:14). En este sentido, lejos de ser neutral los sistemas sociotécnicos modernos favorecen unos fines específicos y obstruye otros. “Lo que los seres humanos sean, y en lo que se conviertan, se decide en la forma de nuestras herramientas no menos que en la acción de los estados o los movimientos políticos”, sentencia el autor (2012:22). Con ese presupuesto de base, Feenberg subraya la

⁷⁵ Para Feenberg, Marx fue el primero en desenmascarar los intereses que están detrás de los supuestos imperativos técnicos, mostró que la tecnología capitalista se adecua perfectamente a una sociedad alienada y controlada desde arriba.

naturaleza social, más específicamente el sentido político de la tecnología y su relación con el orden social.

Además de tomar distancia de las visiones instrumentalista y sus tesis de la neutralidad tecnológica, Feenberg se aleja también -aunque en menor medida- de las propuestas sustantivistas. Frente estas perspectivas el autor propone una teoría crítica de la tecnología, fundada a mitad de camino entre la resignación y la utopía. En relativa sintonía con la teoría sustantiva, la teoría crítica sostiene que el orden técnico es más que un conjunto de herramientas, y que de hecho estructura el mundo haciendo caso omiso a las intenciones de los usuarios. Sin embargo, mientras que la primera asimila los valores dominantes a la esencia misma de la tecnología, la teoría crítica los vincula a una hegemonía particular. Así, a diferencia de los sustantivistas que ven en la tecnología un destino inexorable, los críticos niegan que la modernidad resulte ejemplificada de una vez para siempre por nuestra cultura consumista, autoritaria y atomizada. Lejos de asumir una posición fatalista, la teoría crítica cree en la capacidad transformadora de la acción humana para modificar la tecnología.

En consonancia con Marcuse, Feenberg dirá que el predominio de la técnica moderna, tal como la conocemos hoy, está directamente vinculado a la función de la racionalidad en las hegemonías modernas. La racionalidad tecnológica, sostiene Feenberg, se ha convertido en racionalidad política. Sin embargo, advierte, la forma dominante de racionalidad tecnológica no es pura ideología, ni tampoco el reflejo de leyes naturales independientes de la dinámica social. En términos del autor, la racionalidad tecnológica se ubicaría en la intersección entre ideología y técnica. En ese marco, los sistemas sociotécnicos emergen como dispositivos técnico-ideológicos al servicio del control de los hombres y de los recursos, de acuerdo a un código técnico dominante. Dicho código -advierde- sedimenta de modo imperceptible los valores e intereses “dominantes” en forma de procedimientos y reglas (sistemas de acciones), instrumentos y artefactos (sistemas de objetos) que ponen en marcha y vuelven rutina (naturalizan) la búsqueda de poder y ventajas por parte de la hegemonía dominante. El código sociotécnico dominante se refiere, por tanto, a esa trama imperceptible que garantiza la coherencia y correspondencia entre los sistemas sociotécnicos y los valores e intereses dominantes en contexto sociohistórico

específico⁷⁶. Y es precisamente aquello que, por tanto, debe ser buscado, reconstruido y tornado evidente.

Pese al carácter dominante del código sociotécnico moderno, Feenberg sostiene que otras modalidades de ordenamiento social y desarrollos sociotécnicos son posibles. No debemos buscarlas en fantasías especulativas, “sino entre los elementos marginales del sistema existente” (2012:39). Experiencias y sistemas sociotécnicos marginales, basados en principios, valores y concepciones inscriptos en el orden modernos más no agotados por éste, dan cuenta de otros atributos de la tecnología compatibles con una distribución más amplia de poderes y cualidades culturales. Atributos que, a decir de Feenberg, están presentes en las mismas profesiones modernas, pero también en los oficios preindustriales y que permiten pensar en la integración técnica de una amplia variedad de valores, más allá de la búsqueda de ganancias y/o poder. Así, revisando aquello que ha sido ocluido, negado e invisibilizado por la racionalidad tecnológica, podremos hallar tal vez la presencia activa de otras formas y expresiones tecnológicas, otros códigos sociotécnicos asentados en valores e intereses relativamente disimiles, alternativos.

La tecnología como campo de lucha. Carácter bifronte y desarrollo ambivalente

Si acordamos en que la tecnología es una construcción sociocultural e histórica, es imposible continuar sosteniendo la tesis de la neutralidad e inocencia tecnológica. Pues, una vez que la crítica social muestra cuán profundamente este campo, supuestamente autónomo, ha sido marcado por la política, es preciso comenzar a tratarlo como un proceso ambivalente; un campo de luchas susceptible de ser analizado desde una interpretación bifronte de la tecnología. La tecnología, dirá Feenberg, puede ser entendida como “un procedimiento de desarrollo ‘ambivalente’ suspendido entre diferentes posibilidades” (2012:38). Este carácter ambivalente la aleja de la neutralidad por el papel central que cumplen los valores sociales en el diseño, y no meramente en el uso, de los sistemas sociotécnicos. Desde esta

⁷⁶ En el marco de este planteo, aclara Feenberg (2012), el término código tiene al menos dos significados: a) clasifica actos y artefactos como permitidos o prohibidos y b) los asocia a un cierto significado o propósito que explicar.

perspectiva, entonces, la tecnología moderna tal como la conocemos no es un destino inexorable, sino un escenario de lucha. “Es un campo de batalla social”, “un parlamento de las cosas” en el cual se enfrentan distintas alternativas.

En este sentido, considerando su carácter político y ambivalente, Feenberg sugiere pensar en términos de una concepción bifronte de la tecnología. La tecnología, dice, es un fenómeno de dos caras: por un lado el operador, y por otro el objeto. En los casos en que ambos son seres humanos, la acción técnica deviene en ejercicio de poder. Aún más, cuando la sociedad está organizada en torno a la tecnología, el poder tecnológico es la forma principal de poder que al no poder ser criticada, deviene unidimensional. Sin embargo, apoyado en los planteos de De Certeau (2000)⁷⁷, Feenberg sostiene que el ejercicio del poder técnico evoca resistencias que le son inmanentes. Tales resistencias desafían y problematizan su potestad, y por tanto podrían plantear alternativas al desarrollo sociotécnico. Así, la tecnología en tanto campo de luchas sociales supone la posibilidad de conflictos y enfrentamientos entre actores legos y aquellos que controlan la mediación técnica de la vida moderna. Siguiendo a De Certeau, Feenberg dirá que el conflicto de esgrime entre quienes detentan el poder y quienes están sujetos a ese poder; los primeros despliegan estrategias, los segundos tácticas.

El punto de vista estratégico privilegia las consideraciones de control y eficacia, y mira al mundo en términos de oportunidades. Teniendo en cuenta que las sociedades modernas se caracterizan por una continua expansión del control estratégico, Feenberg analiza esa tendencia a partir de la noción de “autonomía operacional” que alude a la libertad que goza el sector gerencial para tomar

⁷⁷ A través de su interpretación de la teoría del poder de Foucault, De Certeau le permite ahondar en la naturaleza bifronte de la tecnología. En su reconocida obra “La invención de lo cotidiano” (2000) el pensador francés distingue entre, por un lado, las estrategias de grupos como los gerentes y los administradores estatales con base institucional a partir de la cual ejercen el poder y, por otro lado, las tácticas de quienes están sujetos a ese poder y que, careciendo de una base para actuar de modo continuado y legítimo, se las ingenian e improvisan resistencias micropolíticas. Las estrategias son controles institucionalizados incorporados a los sistemas sociales y tecnológicos como las corporaciones o las agencias gubernamentales. Los grupos sociales que carecen de una base desde la cual actuar sobre una exterioridad responden tácticamente a las estrategias que actúan sobre ellos, es decir con acciones puntuales, temporarias y cambiantes que caen más menos dentro del control de la estrategia dominante, pero alteran sutilmente su significado o dirección. Las tácticas son la respuesta inevitable de los dominados a su dominación, desplegándose en el terreno del Otro y operando a través del uso del sistema hegemónico (De Certeau, 2000).

decisiones sin consideración de las externalidades (las actividades que supervisa, las opiniones o intereses de los actores subordinados y el entorno en general). Así, cualesquiera sean sus fines, quien detenta el poder tiende a preservar y perpetuar su autonomía operacional, “sesgando la solución a cualquier problema práctico hacia determinadas respuestas típicas” (2012:125). De esta manera, las estrategias de dominación introducen una regularidad y continuidad en los sistemas sociotécnicos con el fin de fijar un marco en el cual la actividad técnica cotidiana sirva a los intereses dominantes. Es el efecto del “código técnico” el que hace que, en última instancia, la construcción y la interpretación de los sistemas sociotécnicos estén en conformidad con los requerimientos del sistema de dominación.

El punto de vista táctico de quienes resultan gestionados es mucho más rico que la orientación estratégica. Es el mundo vital y cotidiano desde el cual los actores legos despliegan prácticas de reapropiación y resignificación tecnológica (Thomas, 2008) que cuestionan las relaciones de poder e imponen múltiples resistencias, en general de alcance limitado, pero con capacidad potencial para incidir en el diseño y la configuración de los sistemas y sus productos. De la misma manera en que la autonomía operacional sirve como base estructural de la dominación, los dominados ganan un tipo diferente de autonomía que el autor denomina “margen de maniobra” y que puede ser utilizada para distintos propósitos y fines. En ese marco, advierte, los actores usuarios pueden redefinir y modificar las formas, funcionalidades, significaciones, ritmos y propósitos de aquello que les es dado y/o impuesto.

En este sentido, entonces, a partir de los planteos de De Certeau Feenberg desarrolla una propuesta de interpretación bifronte de la tecnología que posibilita la emergencia de una teoría de la política de la técnica, que integra a la vez que supera las visiones instrumental y sustantiva. Sin desconocer el punto de vista estratégico de la tecnología, Feenberg reconoce e introduce su papel en tanto mundo vital, trascendiendo, de esta manera el diagnóstico pesimista y los límites impuestos por la racionalidad tecnológica dominante. La intuición fundamental de su teoría crítica -de crucial relevancia para nuestro problema- “se refiere al exceso de lo particular sobre lo universal” (Feenberg, 2012:64). La realidad, la vida y el agente social son más complejos, densos y ricos en contenido que las formas que intentan controlarlos y

captarlos en el orden social. Ese exceso refiere, en términos del autor, a la “naturaleza suprimida” entendida como “aquello que escapa a la conceptualización e inspira resistencia”⁷⁸. Este exceso disminuye de manera proporcional al avance de la racionalidad tecnológica, pero no puede ser totalmente colonizado ni eliminado. Y se refiere, en términos generales, a los límites concretos de una racionalidad ilusoriamente ilimitada. Resistencias, conflictos, invenciones inimaginadas, humor, pero también enfermedad, sufrimiento y destrucción, son algunas de sus manifestaciones. En este sentido, entonces, su propuesta de “democratizar la tecnología” -esto es de operar una apertura del desarrollo técnico a la influencia de un conjunto más amplio de valores- empezaría, justamente, en el reconocimiento de la “naturaleza” excluida por la racionalidad tecnológica, lo cual tendría profundos impactos sobre la validez y legitimidad de las premisas que sostienen la interpretación y estructuración moderna del orden social vigente. Abrir la tecnología a una gama más amplia de intereses y preocupaciones, permitiría, en última instancia, “su rediseño, para hacerla más compatible con los límites humanos y naturales relativos a la acción técnica” (Feenberg, 2012:111)⁷⁹.

⁷⁸ Esa preocupación por la “naturaleza suprimida”, se conecta con el concepto de “universal sustantivo” de Marcuse, quien reconoce “al individuo como un ser complejo con potencialidades de desarrollo dinámicas, en gran medida independientes del orden social dado y su poder tecnológico” (2012:65).

⁷⁹ ¿Qué significados de la vida humana están contenidos en las configuraciones tecnológicas modernas?, se pregunta Feenberg (2012) y advierte que la configuración actual limita el desarrollo humano. ¿Cómo se manifiestan las demandas para la realización de las potencialidades humanas suprimidas por la racionalidad dominante y/o aún desconocidas? Frente a este interrogante, el autor propone la noción de “intereses participantes” como categoría que permite considerar, articular y expresar otros valores e intereses suprimidos por la razón en su afán instaurarse como la única clave de explicación y organización del mundo. Esta categoría, a su vez, informa al “código técnico”, en tanto realización de un interés en una solución técnicamente coherente de un tipo general de problema. La noción misma de código técnico presupone que hay muchas soluciones posibles para distintos problemas técnicos, por lo cual es necesario algún metacriterio que guíe la elección de una u otra opción. Para quienes adscriben a una perspectiva instrumental-determinista de la tecnología, el metacriterio por excelencia es la eficiencia. Sin embargo, los estudios contemporáneos –por caso los aportes de la sociología de la tecnología- sostiene que existen muchos otros factores que operan en las elecciones técnicas. La consideración de otros factores y valores excluidos, sostiene Feenberg, lejos de reducir la eficiencia permitiría inclinar sus logros de acuerdo con un programa social más amplio e inclusivo. “La apertura del desarrollo técnico a la influencia de un conjunto más amplio de valores es un proyecto que requiere mayor participación democrática” (Feenberg, 2012:66). La democratización postulada halla una primera posibilidad de concreción en el reconocimiento de la “naturaleza suprimida” por la racionalidad tecnológica. Pues abrir la tecnología a una gama más amplia de intereses y preocupaciones, podría permitir en última instancia “su rediseño, para hacerla más compatible con los límites humanos y naturales relativos a la acción técnica” (2012:111). Una

A los fines del presente estudio, la potencialidad de su enfoque radica en que permite evidenciar que las instituciones y mecanismo de la racionalidad dominante no agotan la realidad. El punto de vista táctico problematiza el carácter absoluto de la racionalidad, a la vez que visibiliza todo aquello que por ser distinto y no obediente a los mandatos de la razón, es por ella negado y/o transformado en conformidad. Concebir a la tecnología como un espacio de lucha social que tensiona diferentes posibilidades, permite problematizar y poner un coto a los principios y concepciones dominantes para que otros valores e intereses, históricamente negados, puedan ser visibilizados. En tales condiciones, la tecnología surge entonces como un asunto público que implica tensiones de intereses y sentidos que buscan validarse para imponerse, finalmente, como modelos con potestad para decir como parece y debe ser el mundo. Abrir la discusión, ampliar y enriquecer el conjunto de “intereses participantes” socaba el anterior consenso que suponía que no se debía intervenir en las decisiones de los actores “expertos” y “autorizados” en materia de técnica -por caso, los sistemas expertos y el Estado-. Y permite desplazarnos de la “tecnología” a las “tecnologías” (en plural), como un asunto de todos y para todos.

Como corolario de sus planteos, Feenberg elabora una propuesta de análisis que denomina “Teoría de la Instrumentalización”. Combinando aportes de la filosofía y la sociología de la tecnología -más específicamente las concepciones esencialistas sobre la orientación técnica hacia el mundo con las concepciones críticas y constructivistas sobre el carácter social de la tecnología- propone dos niveles de análisis concatenados⁸⁰: a) un primer nivel de análisis atento a la orientación técnica característica de la sociedad moderna que moldea las configuraciones de los sistemas sociotécnicos resultantes. Esto es, una orientación técnica moderna que asume la forma de una relación funcional-utilitaria, sin consideraciones de las variables

propuesta de similares características es realizada por Langdon Winner (2011) quien toma a la responsabilidad y el control democrático de las tecnología como objetos de interrogación y se propone desarrollar una “filosofía política de la tecnología” destinada, en última instancia, a operar cambios efectivos tanto en el diseño como en la utilización de las tecnologías.

⁸⁰ Los niveles referenciados son por él denominados: instrumentalización primaria e instrumentalización secundaria.

socioculturales e históricas⁸¹; b) un segundo nivel de análisis centrado en el diseño y la implementación de los sistemas sociotécnicos en contexto sociohistóricos concretos. Esto es, preocupado por la reinserción de las tecnologías en el continuum de la vida social para, de esta manera, visibilizar, comprender y explicar la complejidad y densidad material y simbólica que reviste el fenómeno técnico más allá de la concepción funcional-utilitaria dominante⁸². Ambos niveles buscan mostrar, en última instancia, cómo la orientación hacia la realidad característica de la tecnología moderna se combina con la realización de la tecnología en el mundo social. En ese sentido, sin descuidar los nexos entre tecnología y dominación, Feenberg recomienda reinscribir dicho análisis en el contexto social e histórico específico conectando a la tecnología con la agencia humana y develando, por tanto, su naturaleza política. El abordaje contextualizado, advierte Feenberg (2013), permite observar que las personas comunes tienen una relación mucho menos “racional” con la tecnología de lo que comúnmente se cree. Los usuarios comunes se relacionan con los sistemas sociotécnicos en tanto que ellos conforman una dimensión más de su mundo vivido, y en ese marco las tecnologías son adaptadas a las significaciones que ordenan la existencia cotidiana de la gente. Al contextualizar los sistemas sociotécnicos dentro del conjunto de la vida social, la perspectiva sociológica permite identificar y analizar procesos y mecanismos de reapropiación, resignificación tecnológica (Thomas, 2008) asentados en otros valores e intereses; en otros códigos sociotécnicos alternativos que

⁸¹ A decir de Feenberg (2013), puesto que la hegemonía del capitalismo se apoya en el sesgo formal, éste se esfuerza por reducir a la técnica al nivel primario de la descontextualización, el cálculo y el control. La definición de ‘técnica’ se limita todo lo posible a su dimensión instrumental pragmática, a la vez que otros aspectos suyos son considerados no técnicos. Así, en la vida cotidiana de las sociedades modernas la tecnología se presenta ante nosotros primero y “esencialmente” a través de su función y utilidad. Los demás aspectos que la configuran (por ej. su historia, sus características estéticas, su valor sentimental, etc.) devienen rasgos “inesenciales”. Esta imagen reificada de la tecnología como una entidad estrictamente funcional, no es puesta en duda, se nos presenta como una verdad de perogrullo y opera, no sólo en nuestras interpretaciones sobre los sistemas sociotécnicos sino también en las formas en interactuamos con ellos.

⁸² Este segundo nivel, por tanto, permite la reincorporación de las dimensiones socioculturales e históricas negadas por la racionalidad técnica. Y a partir de ese ejercicio de análisis contextualizado, posibilita el reconocimiento de las relaciones sociales que circunscriben a las tecnologías, las prácticas de readecuación y resignificación que los actores sociales despliegan afín de ajustarlas a sus condiciones de vida, entre otros procesos que inciden directamente en la configuración material y simbólica de los sistemas sociotécnicos y sus cotidianidades vividas.

responden quizá a otras lógicas y sentidos no necesaria ni exclusivamente correspondientes a la racionalidad dominante⁸³.

En este sentido, entonces, consideramos que la propuesta de Feenberg (2012, 2013) partiendo de una concepción política de la tecnología -que supone entenderla como un espacio de luchas, como expresión y materialización de valores e intereses en disputa- ofrece una matriz teórica-metodológica que permite dar cuenta de la complejidad del fenómeno técnico moderno desde un enfoque de “hegemonía tecnológica”, atento a las estructuras de poder, pero también abierto a interpelar las rupturas y procesos emergentes. Su propuesta, por tanto, es pertinente para el análisis de las controversias y tensiones sociotécnicas que esgrimen entre quienes controlan la mediación sociotécnica de la vida moderna y las propuestas de aquellos actores legos relativamente sujetos a dicho dominio. En este sentido, entonces, sus planteos resultan de crucial importancia para los fines del presente estudio.

Ahora bien, reconocido el carácter político de la tecnología moderna a continuación importa reconocer el conjunto de significaciones -imágenes, ideas y sentimientos- que han acompañado su auge y dominio; y que a la fecha continúan sustentando su validez en tanto que modelo sociotécnico legítimo que dice como parece y debe ser el mundo (por caso, el entorno citadino moderno). Las técnicas, advierte Cabrera (2006), están siempre acompañadas por discursos y prácticas que reproducen imágenes y significaciones que hablan de lo deseable y esperable en la sociedad que las contiene; y que llevan en sí mismas el potencial de justificación y fundamentación, de legitimación de un tipo de técnica por sobre otras opciones posibles en un contexto sociohistórico particular.

⁸³ Las nociones de “adecuación”, “resignificación”, “reinención”, “recreación”, “personalización” sociotécnica o tecnológica se asientan en los aportes de diversos autores (Roggers, 1983; De Certeau, 2000; Thomas, 2008; Appadurai, 1986; Kopytoff, 1986; Sanín Santamaría, 2006; entre otros) quienes desde distintas perspectivas hacen referencia a las prácticas que los actores sociales despliegan sobre los sistemas sociotécnicos -propios, ajenos y/o impuestos- a fin de ajustarlos a sus condiciones concretas de existencia, a sus necesidades y gustos. La praxis inventiva que se revela da cuenta de la capacidad de agencia de los actores, quienes despliegan múltiples procesos creativos que inciden sobre la configuración técnico-mecánica, funcional y simbólica de los sistemas sociotécnicos. En el marco del presente estudio, recuperamos dichas nociones pues nos permiten reconocer y analizar las operaciones sociotécnicas desplegadas por los actores urbanos -tanto sobre el zoótropo, como sobre sus sistemas sociotécnicos característicos- las dinámicas y procesos, las intervenciones y estilos sociotécnicos resultantes.

El predominio de la tecnología moderna, vimos, está directamente vinculado a la función de la racionalidad formal en las hegemonías modernas. La racionalidad formal provee los principios y concepciones, intereses y valores que moldean las configuraciones materiales y simbólicas de los sistemas sociotécnicos modernos resultantes. El sesgo formal que se impone detrás de la “aparente” neutralidad tecnológica encierra ciertas asociaciones, en general vinculadas a los criterios utilidad y productividad, en desmérito de otros valores e intereses posibles. Construida técnica y simbólicamente en conformidad con la razón dominante y puesta al servicio de los ideales de progreso inscriptos en el proyecto moderno, la tecnología se configura como única, necesaria e inevitable. Por su intermedio la racionalidad dominante avanza y busca mantener y consolidar el orden moderno vigente.

Dada la importancia que revisten las dimensiones simbólicas en los procesos de validación que sostienen la legitimidad de las tecnologías modernas y la centralidad que ésta reviste en tanto que dispositivo técnico-ideológico afín al orden imperante, a continuación, entonces, realizamos un breve repaso por la historia de la técnica moderna haciendo especial hincapié en su dimensión simbólica.

3. Breve historia de la tecnología moderna. Sus significaciones distintivas

Dado que la tecnología no es sólo una realidad funcional o maquinica que se pueda aislar de su matriz simbólica (Cabrera, 2006), las consiguientes modalidades de desarrollo técnico están estrechamente relacionadas con las configuraciones culturales de las diferentes sociedades que las contienen (Quintanilla, 1998). Así, por ejemplo, los debates sobre “tecnologías apropiadas” para los países del Tercer Mundo y las actuales reflexiones sobre las “tecnologías sociales” (Thomas, 2009; Dagnino, 2010) ponen de relieve la importancia de las variables socioculturales, políticas, económicas y ambientales para comprender y explicar las formas que asume el desarrollo tecnológico, en contextos específicos⁸⁴.

⁸⁴ Importa destacar la labor de Thomas Hernán y su equipo, quienes desde hace algunos años despliegan reflexiones y conceptualizaciones orientadas al análisis de las dinámicas y procesos tecnológicos situados especialmente en Latinoamérica. Reconociendo que las condiciones en que se producen y utilizan tecnologías en nuestros países presentan una dinámica muy distinta a la de los países desarrollados, visualizando la inadecuación de la aplicación de conceptos generados en otras

En este sentido, y en consonancia con los planteos precedentes, entendemos que el avance tecnológico -más allá de las periodizaciones con fines analíticos- no es un proceso lineal, progresivo y autónomo. El desarrollo tecnológico, dirá Feenberg (2012) se configura como una escena de luchas sociales en la cual distintos grupos intentan validar y alcanzar sus intereses y proyectos socioculturales asociados. En esta misma línea, Thomas, Fressoli y Lalouf (2008) sugieren que se lo entienda como “un entramado en el que confluyen y se integran, de manera compleja, hechos heterogéneos (artefactos, instituciones, reglas, conocimientos...) y actores diversos (ingenieros, empresarios, agentes políticos, usuarios...), de forma no lineal” (2008:66). Por su parte, criticando la unidimensionalidad de los enfoques deterministas, Winner (2001) señala que la historia del cambio tecnológico ha revelado “un proceso de construcción social en marcha, que implica conflicto humano, negociación, juegos de poder, compromisos –lejos de la imagen de una racionalidad que se despliega ineludiblemente y que imprime un sello particular sobre el mundo” (2001:58). Así concebido, el desarrollo evidencia que siempre hay varias opciones técnicas y no sólo aquella impuesta por el ganador. Bajo tales postulados, la tecnología moderna deviene una opción sociotécnica (entre otras) relativa a la cultura dominante que, pese a su dominio, no se realiza de manera total y homogénea en todas partes. Lejos de responder a un proceso lineal, absoluto y homogéneo, los sistemas sociotécnicos se integran de manera desigual en la historia y en el espacio que los contiene (Santos, 2000). Así, en una misma porción de territorio, conviven sistemas técnicos diferentemente datados, es decir provenientes de épocas diversas. Las características que asuman su coexistencia, las tensiones que susciten y las

latitudes, los cuales tienden a invisibilizar significativas intervenciones y estilos locales, los investigadores argentinos –junto a otros colegas latinoamericanos- desarrollaron una “caja de herramientas conceptuales y metodológicas” destinada a “ampliar las posibilidades de descripción y explicación simétrica de las dinámicas sociotécnicas de la región” (Thomas, 2008:261). La aplicación de esta renovada matriz conceptual en distintas investigaciones de base empírica sobre desarrollos tecnológicos latinoamericanos “ha permitido constatar la realización de una amplia variedad de operaciones tecnológicas que presentan diversos grados de creatividad local [...] y sugieren la existencia de estilos sociotécnicos particulares” (2008:262.). Estos nuevos desarrollos conceptuales, se han mostrado particularmente pertinentes para el análisis de los procesos de diseño, producción, implementación y gestión de “tecnologías sociales” (Thomas, 2009; Dagnino, 2010), orientadas especialmente a resolver problemas de exclusión social.

formas en que se combinen tendrán consecuencias sobre las formas de vida posibles en aquella área (Santos, 2000).

Ahora bien, son varios los autores que han realizado importantes esfuerzos en pos de sistematizar una historia general del desarrollo técnico, desde sus inicios hasta nuestros días. Entre ellos, cabe destacar los aportes de Ortega y Gasset⁸⁵ (1997), Mumford (1971) y Mitcham (1989), quienes desde perspectivas diferentes se complementan y permiten reconstruir una historia de la técnica general y una reconstrucción del devenir de la técnica moderna en particular⁸⁶. Este ejercicio historizante, importa aclarar, no busca hacer ni establecer una historia exhaustiva ni verdadera (tarea que además excede los objetivos de este estudio), sino ejercer una “función historizante” (Najmanovich, 1995). Esto es, construir un relato que nos permita producir sentidos que colaboren en la dilucidación de las ideas, imágenes y significaciones que -enarboladas y divulgadas por agentes sociales claves- han acompañado la producción, circulación y adopción de los sistemas sociotécnicos modernos. ¿Qué palabras, símbolos, imágenes se han asociado a la técnica moderna a lo largo de su historia y desarrollo? ¿Qué continuidades y rupturas son susceptibles de ser identificadas en ese devenir? ¿Qué estimula a pensar, imaginar y desear? ¿Qué fantasías e ilusiones han acompañado su devenir? Son algunas preguntas claves que guían este breve repaso.

La “técnica histórica” representa “un importante periodo de preparación histórica y cultural para el posterior surgimiento de la máquina, símbolo de la técnica moderna” (Cabrera, 2006:92). Pero es durante la primera Revolución Industrial (S.

⁸⁵ Hacemos referencia a su clásica obra “Meditaciones sobre la técnica” publicada por primera vez 1939.

⁸⁶En “Meditaciones sobre la Técnica”, Ortega y Gasset (1997) identifica tres estadios en la historia de la técnica, prestando especial atención a la relación que se establece entre el hombre y la técnica en cada periodo histórico. Bajo ese criterio rector, postula tres etapas: una técnica del azar; una técnica del artesano y una técnica del ingeniero. En “Técnica y civilización” (1971) -atento al proceso evolutivo de los objetos técnicos, los tipos de máquinas y las fuentes de energía y materias primas predominantes- Mumford también propone tres momentos. A saber: fase eotécnica; fase paleotécnica y fase neotécnica. En su artículo “Tres formas de ser con la tecnología”, Carl Mitcham (1989) interesado en desarrollar una periodización de los discursos metatecnológicos que han acompañado el desarrollo técnico, propone un esquema interpretativo de tres grandes actitudes frente a la técnica: el escepticismo o sospecha; el optimismo ilustrado o promoción de la técnica y el desasosiego o ambigüedad hacia la técnica del romanticismo.

XVIII)⁸⁷ que en sus inicios coincide con la Ilustración, que la ilusión técnica y experimental iniciada en el Renacimiento encuentra su plenitud. En el marco del “optimismo ilustrado” (Mitcham, 1989), la razón en tanto escritura civilizatoria que conquista y que fascina por sus certezas y profecías se configura como un proceso esperanzador caracterizado por una enorme confianza y optimismo ante la ciencia y la técnica como medios para alcanzar el progreso material y espiritual del hombre moderno.

En este periodo, y como resultado de la visión maquinal del mundo⁸⁸, la técnica moderna alcanza en la máquina su máxima realización. Con la máquina, dirá Ortega y Gasset (1997), se reconfigura la relación que hasta entonces el hombre establecía con sus sistemas sociotécnicos. Se instala el estudio y la producción técnica consciente, reflexionada y fundamentada en fuentes y presupuestos científicos (Simondon, 2007) y crecientemente ligado al ámbito de la producción. Concebido según un método sistemático, razonado, abstracto y anticipatorio (Ellul, 1960) el “fenómeno técnico” moderno plantea una separación entre el acto técnico y el hombre que lo realiza; entre el cerebro y la mano (Sennet, 2008), hecho que desvaloriza al mero ejecutor de la operación técnica cuando no es consciente de su hacer⁸⁹. Los sistemas sociotécnicos

⁸⁷ El desarrollo de la técnica moderna que se sitúa en el paso de la sociedad burguesa del siglo XVII y XVIII a la sociedad Industrial y mercantilista de los siglos XIX y XX es habitualmente organizado de manera tripartita en función de tres grandes revoluciones, a saber: la Primera y la Segunda Revolución Industrial y la Revolución Tecnocientífica. A lo largo de la exposición haremos referencia a estos hitos históricos afín de ir contextualizando y ordenando los avances y retrocesos del desarrollo técnico moderno; a la vez que subrayando las significaciones, ideas e imágenes que lo hicieron posible.

⁸⁸ La máquina presupone un modo de interpretar el mundo, una particular mirada y consideración sobre lo humano (Ellul, 1960; Mumford, 1971; Heidegger, 1984; Ortega y Gasset, 1997). Nos referimos a la “interpretación mecánica del mundo” que alude a la máquina como metáfora que posibilitó, a su vez, la emergencia de la máquina como artefacto. La técnica moderna, advierte Ortega y Gasset, surge en 1600 y no por casualidad, sino “cuando en su pensamiento teórico del mundo llegó el hombre a entenderlo como una máquina. La técnica moderna enlaza con Galileo, Descartes, Huygens; en suma, con los creadores de la interpretación mecánica del universo” (1997:38).

⁸⁹ La desconexión decisiva entre la cabeza y la mano no es sólo de naturaleza intelectual, sino también social (Sennet, 2008). A decir de Ortega y Gasset (1997), con el advenimiento de la técnica moderna se concreta la separación entre el acto técnico y el hombre que lo realiza; en ese marco, el acto de diseño y creación se reconfigura como un proceso consciente, previamente planificado que se nutre de conocimientos y fuentes científicas. También el acto técnico se escinde, por un lado está el diseño (la concepción previa del artefacto, a cargo del ingeniero o técnico especializado) y, por otro, su ejecución (responsabilidad del obrero o usuario). Esta escisión también conlleva la instauración de programas de formación específicos para cada caso, uno más teórico otro más práctico, y lo que es quizá más importante, supone niveles de participación diferenciales (desiguales) en los procesos de producción, circulación y apropiación de tecnologías. El obrero y el usuario, sus saberes y habilidades, no son

resultantes, comienzan a ganar crecientes niveles de automatismo demandando un cambio en el gestual humano (Baudrillard, 1969), que pasa gradualmente del esfuerzo corporal a un control cada vez más intelectualizado⁹⁰.

Considerada en su faz utilitaria y asociada a la producción industrial -en desmérito de otras asociaciones posibles⁹¹- la técnica moderna encarna la voluntad fáustica del hombre y permite avanzar tras los ideales de progreso. La introducción de nuevas máquinas y métodos fabriles, así como el aprovechamiento de formas de energía y materias primas hasta entonces desconocidas (Mumford, 1971) promueven un incremento incesante de la producción que confirmaba y reafirmaba la confianza en la ciencia y la técnica como medios para alcanzar el progreso anhelado.

A decir de Cabrera (2006), este optimismo técnico y social, da origen a una amplia y variada producción literaria denomina “literatura utópica moderna” que, al igual que el género de “ciencias ficción” (propio del siglo XIX), constituyen interesantes soportes de las ideas y significaciones que la sociedad del momento tenía respecto de la técnica y su relación con el progreso. Entre las ideas dominantes de la época se desataca la imagen de la ciudad y la sociedad moderna en tanto que estados “paradisíacos” encaminados a una perfectibilidad indefinida. En ese marco, destaca Cabrera (2006), lo que en principio había sido un sueño de progreso, comenzaba a ser experimentado en las ciudades cada día más rebosantes y resplandecientes⁹².

En términos generales, entonces, esta primera etapa del desarrollo técnico moderno se caracteriza por una fuerte confianza en el despliegue de la razón, en la

considerados antes y durante el proceso de producción del artefactos; se los convoca una vez terminado el trabajo lo que, en términos de Sennet (2008), significa confrontar a la personas con hechos habitualmente irreversibles en la práctica.

⁹⁰ En términos de Ellul (1960) esta tendencia social se inicia cuando “no es el utensilio el que auxilia al hombre, sino al revés: el hombre queda reducido a auxiliar de la máquina” (1960: 60). Un auxiliar que con el “progreso técnico” “no tendrá que guiar ni mover la máquina, pues bastará con que la vigile y la repare cuando se averíe” (1960:127). Así, dirá Ortega y Gasset (1997) lo que empieza siendo obra del hombre culmina obrando sobre él. La máquina creada por el hombre lo maquiniza. Lo que el hombre destina se convierte en su destino y en el destino de su mundo.

⁹¹ Desde su génesis misma, la tecnología moderna fue considerada desde la dimensión productiva y asociada a la producción industrial. Toda otra dimensión social ha sido, en este sentido, negada y subestimada siendo ésta una de las razones que abona los impedimentos y dificultades que comúnmente se presenta cuando se la quiere pensar por fuera y/o más allá de las dimensiones productivas de la vida y los valores e intereses estrictamente mercantiles (Martín Barbero, 2004)

⁹² Algunas de las obras representativas de este periodo destacadas por Cabrera, son: a “El año 2440. Sueño como jamás se conoció” publicada entre 1771 y 1786, por Louis Sebastián Mercier.

experimentación empírica y en la invención técnica como instancias liberadoras capaces de promover el progreso indefinido de la humanidad. Confianza, esperanza, optimismo y estupor ante las transformaciones que acarrea la técnica moderna son algunas y sentimientos recurrentes en los relatos de la época. Bajo ese clima de época, a medida que avanza, la técnica moderna plantea una oposición abstracta entre tradición y presente; pasado y futuro. Desde entonces, su marca distintiva será lo permanentemente nuevo y la condena de todo aquello que no se ajuste a las prescripciones técnicas modernas y los ideales de progreso. Todo sistema sociotécnico anterior -por caso, resultante de procesos de producción artesanal- será desestimado, y comenzará a ser vistos como un “obstáculo” para el despliegue de la razón. Enemigos del progreso, estos elementos devenidos anacrónicos serán transformados y/o eliminados y sustituidos por novedosos sistemas sociotécnicos modernos. Así, por ejemplo, los avance acaecido en el campo de los medios de transporte y comunicación son ilustrativos en ese sentido. Son varios los autores que aluden a como la imposición progresiva del ferrocarril desplazó y reconfiguró el uso de otros sistemas, por caso las carretas u otros medios de tracción animal⁹³. La creciente mecanización, advierten, no sólo implicó una reconfiguración a nivel funcional sino que también supuso transformaciones a nivel simbólico. Los viejos carromatos comenzaron a ser vistos como sinónimo de atraso y acusados de obstaculizar el avance del progreso (Kreimer, 2006; Giucci, 2007); en contraposición, el ferrocarril fue concebido como un símbolo del optimismo, la confianza y la fe en el progreso (Cabrera, 2006)⁹⁴. Sin embargo, la positividad inicialmente asignada al

⁹³Una interesante referencia del caso Argentino se encuentra en el artículo “Los carreros pampeanos, de la colonia al granero del mundo” de Eduardo Satelli (1993) publicado en *Todo es Historia*, N°315 (Pp. 68-76). Situado en la Argentina de la segunda mitad del Siglo XVIII, el autor describe como los avances en materia de medios de transporte (primero el ferrocarril y después el camión) impactaron sobre la dis-continuidad de las labores de los carreros pampeanos

⁹⁴ En su análisis de algunos sistemas sociotécnicos emblemáticos de la modernidad, Cabrera (2006) sostiene que el ferrocarril constituye un símbolo del optimismo, la euforia y el entusiasmo depositados en el avance técnico. El tren y la locomotora materializan la “realidad” de la confianza y la fe en el progreso. El ferrocarril era la delantera del progreso y la civilización. Integraba los territorios, transportaba velozmente y coordinaba pueblos enteros. Pero lo más importante es que “el tren físico y el tren metafísico se funden en las imágenes de la fantasía social” (Heller, en Cabrera, 2006:97) La metafísica del tren es la metafísica de la historia lineal y su viaje simboliza el progreso.

ferrocarril, le será posteriormente arrebatada con el advenimiento del automóvil, a fines del siglo XIX⁹⁵.

La segunda fase del desarrollo técnico moderno está marcada por la Segunda Revolución industrial, a finales del siglo XIX⁹⁶. Durante este periodo, las significaciones e imágenes construidas en torno del progreso técnico continúan siendo mayoritariamente optimistas. Sin embargo, advierte Cabrera (2006), desde la literatura y la producción académica comenzaron a insinuarse expresiones de preocupación frente a las consecuencias imprevistas y peligros potenciales de un desarrollo técnico sin límites⁹⁷. Así, el optimismo ilustrado característico de la etapa anterior, es ensombrecido por lo que Mitcham (1989) llama el “desasosiego romántico”. Las significaciones e imágenes dominantes ponen el acento ahora en el valor de los sentimientos frente al monopolio de la razón y se comienza a desconfiar del creciente nivel de autonomía “imprevisto” de la tecnología, la cual, se teme, podría volverse contra la voluntad del hombre. El mito de la rebelión de las máquinas que se inicia con “Frankenstein” de Mary Shelley es el primero de una serie de planteamientos que proliferarán a lo largo de todo el siglo XX. Las reflexiones de Ortega y Gasset y de Mumford, advierte Mitcham (1989), son también acordes a este

⁹⁵ Así como el surgimiento del ferrocarril tuvo impactos sobre los medios de transporte precedentes, el automóvil también ocasionó transformaciones en este sentido. Al respecto, Kreimer (2006) sostiene que durante los años 50', década en la que se consolidó la industria automotriz en Argentina, el tranvía comenzó a ser visto como sinónimo de atraso, como un obstáculo para los avances del progreso. El caballo, por su parte, perdió aún más su lugar como medio de transporte en la ciudad. La creciente mecanización, por tanto, desplazaba a los medios de transporte precedentes a posiciones secundarias, las más de las veces estigmatizadas.

Para mayor información sobre el lugar del automóvil en la sociedad moderna, puede consultarse “La tiranía del automóvil” (Kreimer, 2006). Para un análisis de la adopción del automóvil en América Latina y Argentina, se recomienda “La vida cultural del automóvil” (Giucci, 2007).

⁹⁶ Entre sus rasgos característicos, se incluye la introducción de la producción en masa, la administración científica del trabajo, la emergencia de las grandes empresas y monopolios económicos, un importante crecimiento de la producción estandarizada, una amplia expansión de los mercados y una relación cada vez más estrecha entre la ciencia y la técnica.

⁹⁷ En el campo de la literatura, y al calor esta floreciente crítica de la visión optimista de la técnica y el progreso -advierte Cabrera (2006)- nace la literatura antiutópica. A diferencia de su predecesora, estas producciones literarias se corren de la imagen de un presente perfecto y se comienzan a interrogar por el porvenir. Algunas obras representativas en este sentido, son: “Nosotros” de Evgenij Zamiatin, “Un mundo feliz” de Aldous Huxley y “1984” de George Orwell, las cuales aparecen como anticipaciones del “después del paraíso conquistado” por la humanidad, donde las tecnologías de la vigilancia y el control social son las protagonistas principales. En América Latina un texto anticipatorio acerca del devenir de la sociedad digital y sus consecuencias de control, lo producen A. Mattelart y H. Schmucler: “América Latina en la encrucijada telemática”, Buenos Aires: Paidós, 1983.

espíritu de época. Ambos pensadores denuncian los riesgos del desarrollo de la tecnología moderna. El primero, enfatiza la indeterminación de la condición humana a la que conduce la técnica; el segundo, señala lo inhumano de la cultura paleotécnica y sus consecuencias negativas sobre el medio ambiente.

Este nuevo clima de advertencias, preocupaciones y denuncias -señala Cabrera (2006)- revela su contexto histórico social: la experiencia de dos guerras mundiales, la bomba atómica, los campos de concentración, los totalitarismos, los racismos, las crisis económicas en tanto fenómenos de “desencanto” e inquietud provocadas por el hombre y la técnica moderna. Con la crisis de la visión optimista de la técnica y la ciencia como motores del progreso económico y social, “comenzó a cuestionarse la concepción de sentido común de la tecnología como bendición de la sociedad” (Thomas, Fressoli y Lalouf 2008:61). Simultáneamente se reconoció la necesidad de enfrentar las externalidades e impactos negativos asociados con las supuestas bendiciones derivadas del desarrollo tecnológico. Esta situación, puesta de manifiesto en el contexto social y expresada por la literatura y las producciones académicas trajo consigo la crisis de la idea de progreso, sobretudo el cuestionamiento de su confianza y optimismo⁹⁸. La técnica que antes fundamentaba el optimismo se convertía ahora en el logro más sombrío y peligroso del hombre moderno y civilizado. Así, la desconfianza y el pesimismo que algunos insinuaban en el siglo XIX, se convirtió hacia mediados del siglo XX, en pesimismo generalizado. Entre otras consecuencias, “hizo patente que el progreso de la técnica no implicaba necesariamente el progreso de la humanidad” (Cabrera, 2006:128), el progreso técnico apareció dissociado del progreso de la sociedad y se puso en crisis lo que Nisbet (1981) llama “las premisas básicas” de la idea de progreso⁹⁹.

⁹⁸ Desde la sociología, por ejemplo, Ulrich Beck postuló la idea de “riesgo” como síntesis del desasosiego reinante. La “sociedad de riesgo”, dirá Beck, se caracteriza esencialmente por una creencia: la imposibilidad de prever externamente las situaciones de peligro” (1998:237). Y posee una postura ambigua ante el desarrollo científico y tecnológico, ya que es a su vez dependiente y crítica y, pese a todo, incapaz de frenar y/o redireccionar su curso.

⁹⁹ “...la fe en el valor del pasado, la convicción de que la sociedad occidental es noble y superior a las otras, la aceptación del valor del crecimiento económico y los adelantos tecnológicos, la fe en la razón y en el conocimiento científico y erudito que nace de éstas y, por fin, la fe en la importancia intrínseca, en el valor inefable de la vida en el universo” (Nisbet, 1981:438).

Después de esta etapa, observa Cabrera (2006), la sociedad vivió un momento especial en sus afectos: sobre la humanidad sobrevino la desconfianza, sobre la técnica la ambigüedad y sobre el futuro la incertidumbre. A partir de ese momento, el refugio del optimismo fue una ética del uso correcto de la tecnología, promulgada de distintas maneras en los discursos sociales vigentes. La técnica volvió a convertirse en un instrumento neutro que, según el uso, conducía o no por el “buen camino” hacia un destino marcado de antemano. Ese optimismo reformulado sería el espacio privilegiado de los tecnócratas y tecnólogos. La postura contraria, sostiene Cabrera (2006), concebía a la técnica en su sentido anterior e independiente del uso y la veía, por tanto, como el destino trágico del avance de la razón¹⁰⁰.

Así, pese a las críticas y advertencias, la técnica moderna fue relativamente redimida a través de la premisa del “uso correcto” y continuó su marcha hacia el progreso, y ello precisamente en un momento en el que el ritmo del cambio técnico y el alcance de sus transformaciones sociales presentaban proporciones incomparables históricamente. Así, la pérdida de confianza, hasta hoy existente, en el progreso en nada varió el curso del cambio técnico (Beck, 1998)¹⁰¹. Las experiencias bélicas lejos de cambiar y/o frenar el curso del desarrollo técnico y científico, paradójicamente fortalecieron su avance. Durante este periodo, los científicos y técnicos reforzaron aún más la interpretación de sus profesiones como una misión divina y de ellos mismos como los “elegidos” (Cabrera, 2006). La investigación científica aplicada y las tecnologías marcadas por aquellas terribles experiencias fueron pasando a las manos de la ingeniería civil y lentamente transformadas por el mercado. Este proceso conocido como “revolución tecno-científica” (Echeverría, 2003), marco el inicio de la tercera etapa del desarrollo técnico moderno que se extiende hasta la actualidad y que

¹⁰⁰Tal como anticipáramos en páginas precedentes, es este el contexto general de las visiones instrumentalistas y sustantivistas oportunamente presentadas.

¹⁰¹En la actualidad, el progreso sustituye al consenso e impide el cuestionamiento; en tanto se presenta como “...una especie de previa aceptación de fines y consecuencias que ni se conocen ni se mencionan” (Beck, 1998:238). Las decisiones de seguir adelante con el desarrollo tecnológico se justifican ante la necesidad imperiosa y no probada, del avance. El hacer y las decisiones se fundamentan, entonces, en una ausencia: la base de la racionalidad -tal como auguraba Weber- se vuelve irracional ella misma. La pérdida de confianza en el progreso no ha variado en nada el curso de los cambios tecnológicos, pues “...se puede decir no al progreso, pero eso nada cambia su transcurso. Posee un cheque en blanco más allá de la aceptación o el rechazo”, sentencia el autor (1998:258).

se caracteriza, entre otras cosas por una inusitada relación entre ciencia, técnica y producción.

Después de la guerra, sostiene Cabrera (2006), la reconstrucción de la sociedad y el aumento de las posibilidades de consumo individual encontraron en la innovación técnica, el crecimiento económico y el aumento de la productividad un camino para un nuevo consenso sobre la posibilidad de un “horizonte de expectativas”. En la segunda mitad del siglo XX la técnica se convirtió definitivamente en “tecnología de consumo”. La vida cotidiana de los individuos se benefició de las investigaciones científicas y tecnológicas de la guerra y en los hogares se introdujeron aparatos tecnológicos como objetos de consumo relativamente generalizados. Estos aparatos acompañados por el marketing, la publicidad y la ficción literaria y cinematográfica, permitieron que la adquisición y el uso de las tecnologías fuera un “espacio de experiencia” que permitía soñar y esperar un futuro mejor.

¿Qué nuevas imágenes y significaciones acompañaron y acompañan el desarrollo científico tecnológico que, pese a la crisis de la idea de progreso y la escisión entre progreso social y progreso técnico, siguió su marcha? se pregunta Cabrera (2006). Este interrogante -medular en su estudio- lo llevará a reflexionar en torno a las significaciones que la sociedad contemporánea asigna a las “nuevas tecnologías”. En ese marco, Cabrera postula que en la actualidad, las representaciones sobre la técnica se refieren a las “tecnologías”, a una sociedad tecnológica y tecnologizada. “Las tecnologías presentes se muestran como parte de un curso histórico inevitable que conduce a la humanidad a su destino” (Cabrera, 2006:134). Desde esta perspectiva, el autor sugiere que las nuevas tecnologías “pueden ser pensadas como el rostro de un nuevo optimismo que revitaliza la ‘esperanza’ en el progreso y la confianza en el crecimiento de la sociedad contemporánea.

Este nuevo imaginario “tecnocomunicacional” fue posible, sostiene Cabrera, cuando en el marco de la idea/ideología del “fin de las ideologías”, la ‘técnica’ devino ‘tecnología’, el ‘progreso’ ‘desarrollo’¹⁰², a la vez que tomó forma una nueva utopía

¹⁰² En medio de la redefinición de los nuevos escenarios geopolíticos después de la II Guerra Mundial surgió una nueva palabra en la política: “desarrollo”. La nueva idea de desarrollo presuponía, a grandes rasgos, una dicotomía entre países y una naturalización del subdesarrollo como un estado

social centrada en la comunicación¹⁰³. “La ideología de la técnica -dirá Schmucler- ha realizado una jugada maestra al sustentar que todas las ideologías han concluido” (1997:43). En esa jugada, continua el autor, la tecnología se margina del campo del discurso para erigirse como transparencia. Impone hablar de ella sólo desde ella misma, en un tautológico ser lo que es que la coloca en un lugar de sacralidad. Siguiendo los planteos de Schmucler, Cabrera (2006) dirá que en el marco de la “desaparición de las ideologías”, la tecnología se presentó, entonces, como el motor del desarrollo económico y éste como dinamizador del desarrollo social. Esta matriz consolidó un espacio para hacer del “pensar técnico” un modo de pensar no ideológico y revistió a la tecnología de transparencia y neutralidad. Así concebida, la tecnología devino indiscutible, única y necesaria. El “tecnologicismo” resultante se convirtió entonces en sentido común de la sociedad contemporánea (Schmucler, 1997).

originario. Igual que la idea de “progreso”, la idea de desarrollo intentaba resolver y dar sentido a la convivencia de “diferentes etapas del progreso”. Son varios los autores que coinciden en señalar que en la noción de “desarrollo” pervive la idea de avance y el optimismo características del “progreso”. Al respecto, Nisbet advierte que la noción de “desarrollo” supuso una vuelta a la significación imaginaria del progreso después de la crisis de sus premisas básicas. El “mito del desarrollo”, dirá Rivero (2001) se nutre de la ideología del progreso de la civilización occidental. Pero mientras la noción de progreso mantiene una retórica teórica filosófica, el desarrollo se refiere siempre a políticas económicas y sociales concretas llevadas a cabo por gobiernos e instituciones nacionales e internacionales como por organizaciones no gubernamentales. En consonancia, Cimadevilla (2004) advierte que el progreso se convierte en desarrollo cuando los países convertidos en Estados Nacionales postulan políticas en nombre de su poder de representación y para cumplir con fines colectivos. Así, mientras la idea de progreso presupone una reconfiguración de las intervenciones a partir del predominio de los principios teleológicos modernos -racionalidad técnica y avance continuo-, el desarrollo complejiza al progreso imprimiéndole a las condiciones de intervención la primacía del Estado como actor colectivo que, sobre la base de un consenso social que se postula como síntesis representativa, actúa en su nombre en función del bien común que se define. Como la idea de “progreso” el desarrollo se constituyó en un ideal tan fuerte que, a decir de Cimadevilla, homologó las principales fuerzas económicas y culturales de la edad moderna. Más allá de sus contradicciones e imperfectas realizaciones en la práctica, “como constructo propositivo de época logró movilizar gobiernos, capitales y trabajo” (2004:41).

¹⁰³ En la sociedad contemporánea, entonces, las ideas de desarrollo y “fin de las ideologías” permitieron la emergencia del technologicismo, el cual logró consolidarse cuando tomó forma una nueva utopía social: la utopía de la comunicación. La comunicación –entendida como transmisión de información- se convirtió en clave explicativa de lo humano. El todo es comunicación o “pancomunicación” (Schmucler, 1997:165) suponía que todo podía resolverse por, a través de y en la comunicación. Y si la comunicación era el contenido de la nueva utopía, la tecnología fue su forma. Nació así la utopía tecnocomunicacional. En términos de Cabrera (2006), pancomunicación, tecnoinformación y orientación al futuro son los tres elementos esenciales del nuevo imaginario tecnocomunicacional que configura la “sociedad de la información”, cuya materialización más concreta está representada por las “nuevas tecnologías de la información y comunicación”.

En este sentido, entonces, a pesar de los vaivenes que han atravesado la relativamente corta pero intensa historia de la técnica moderna, ésta continúa ocupando un papel central en la dinámica social. Nuestra sociedad actual se piensa y se mira a sí misma a partir de sus logros tecnológicos. Así, en los discursos que actualmente circulan, observa Cabrera (2006), las nuevas tecnologías constituyen el sujeto que reorganiza la memoria social, justifica las acciones que se realizan y da motivos para la esperanza de una nueva y mejor sociedad. Las nuevas tecnologías, por tanto, “son fuente y matriz, patrón, objeto y fin de las acciones para la sociedad y sus miembros” y la experiencia que mejor condensa ese imaginario, advierte Cabrera, “es la que define a esta sociedad como ‘sociedad de la información’ (2006:148).

Hasta aquí entonces, podemos decir que en sus distintas fases, el desarrollo técnico moderno revela momentos decisivos en las relaciones del hombre con su mundo objetivo; a la vez que reconoce un conjunto de imágenes y significaciones características que acompañan -posibilitando u obstaculizando- su despliegue, en cada momento histórico. En términos generales, advertimos que en el marco del orden moderno la técnica remite ineludiblemente a las nociones de “ciencia, tecnología y progreso”, las cuales, a su vez, se referencian mutuamente desde la génesis misma de la sociedad moderna. La técnica, y junto a ella la idea de progreso han ocupado y ocupan un lugar central en la dinámica, en las representaciones, intereses, afectos y deseos de la sociedad moderna. La convicción de que el avance científico-técnico y los sistemas sociotécnicos resultantes conllevan progreso social generó acciones, conquistó la imaginación y otorgó esperanzas a la sociedad moderna (Cabrera 2006). Las tecnologías modernas, sus múltiples formas y expresiones, continúan operando como evidencia y garantía de progreso (Mumford, 1998); confirman y renuevan la validez de la triada que las sustenta; reactualizan las ilusiones y promesas de progreso en ellas depositadas.

La autonomización creciente de la técnica moderna, implica a su vez, una creciente autonomización de sus significaciones (Cabrera, 2006). El pensar técnico, dirá Schmucler, hoy es ideología dominante y tiene un nombre: “tecnologicismo”. En ese marco, la tecnología moderna admite sólo aquellas miradas que la confirmen. Impide la reflexión y promueve “discursos de la técnica” (no sobre la técnica) que al

autocomplacerla, diluyen su distancia con la naturaleza volviéndose ella misma naturaleza. Indiscutible, única y necesaria la técnica moderna se presenta como un continuo en la historia. El optimismo que la sustenta presupone que el hombre, a través del progreso tiene un camino ya trazado y que la tecnología es su guía. Así, el tecnologicismo auspicia un destino humano que se realiza a través de la técnica y un destino de la técnica que se expresa en su instrumentalidad para dominar el mundo. Bajo esa lógica, no hay más futuro que el de su propia multiplicación dominadora. “En el límite, observa Schmucler, la tecnología es el medio en el que (no con el que) los seres humanos se constituyen como tal” (1997:43).

Optimismo, progreso y técnica constituyen una triada inescindible que -a pesar de la perplejidad e incredulidad característica de los dos últimos siglos y la ambigüedad que atraviesa la existencia de la tecnología hasta la actualidad- ha sido acusada por incumplimiento de promesas, mas nunca despojada de su validez y legitimidad. Así, a pesar de los vaivenes históricos, la tecnología continuó ocupando un lugar central en y para la sociedad moderna ¿cómo fue esto posible? Porque pese a las críticas, la matriz sociocultural que la pergeñó ha permanecido inmune a los cuestionamientos. A pesar del clima de desencantamiento predominante del siglo XX, las preocupaciones y advertencias manifiestas y las evidencias irrefutables de los peligros eminentes de un desarrollo técnico sin límites, nunca se cuestionó radicalmente la fe en la ciencia y el progreso. En ese marco, pese a los importantes embates que tuvo que sortear, la tecnología continuó estando en el centro de las representaciones, los deseos y los anhelos de la sociedad. Así, los sistemas sociotécnicos modernos permanecieron asociados a un optimismo -renovado- que reactualizó en lo sucesivo las esperanza en la ciencia y el progreso y la confianza en el avance de la sociedad (Cabrera, 2006).

En tanto parte del discurso histórico inevitable que conduce a la humanidad a su destino, en la actualidad, la técnica moderna tiende cada vez más a limitar la diversidad de modelos técnicos y la consecuente posibilidad electiva de los sujetos. El movimiento de unificación, intrínseco a la naturaleza del capitalismo, acelera esta tendencia de la técnica moderna que, por mostrarse más eficaz que las demás, surge como un sistema hegemónico altamente ubicuo. Así, los sistemas sociotécnicos

modernos y el pensamiento científico-técnico que los sustenta niegan la posibilidad de un mundo (este mundo) no técnico. Esto es, cercenan las opciones de otros mundos no marcados por el “pensar técnico”. Ocultan e invisibilizan la existencia de otras formas de pensar y estructurar el mundo, de otras posibilidades técnicas que no se le adecuen y/o cuestionen su potestad. Todo debe ser disciplinado: el hombre, su subjetividad, las emociones y pasiones; la imaginación, la historia y la memoria; la naturaleza. De no cumplirse el designio, aquello que no pueda ser cuantificado, racionalizado, tecnificado, será excluido y eliminado, pues como en sus inicios, la técnica moderna desprecia y descalifica toda forma y/o expresión que remita al pasado, concibiéndola como una desviación y/o degradación respecto de los parámetros modernos, únicos, verdaderos y legítimos. El pensamiento técnico y sus respectivos sistemas sociotécnicos, por tanto, fijan las coordenadas de lo posible y lo relevante, a la vez que habilitan, prohíben y niegan todo aquello que no los confirme. Terminan, por tanto, re-produciendo un gran monólogo, un discurso cerrado al diálogo, al otro, a la diferencia, reconociendo una sola y monolítica racionalidad excluyente, la propia.

Dos dimensiones claves sintetizan las características de la tecnología actual (Ellul, 1960): la artificialidad y la racionalidad. La artificialidad es la garantía de su eficacia en las tareas para las que fue concebida. Así, advierte Simondon (2007), los sistemas sociotécnicos modernos se vuelven “concretos”, esto es, portadores de virtualidades precisas que los distinguen y distancian de las incertidumbres de la naturaleza mediante especializaciones cada vez más estrictamente funcionales. Cuanto más tecnificado, el objeto deviene más perfecto y ello se debe, explica Santos (2000), a la extrema intencionalidad del sistema técnico actual, el cual en virtud de los progresos de la tecnociencia, tiende a alcanzar una especialización máxima y una intencionalidad externa. A partir de la artificialidad, dirá Ellul (1960), se construye la característica de racionalidad. La técnica moderna alimenta la estandarización, apoya la producción de prototipos y normas, atribuyendo al método únicamente su dimensión lógica. Cada intervención técnica es una reducción (de hechos, de instrumentos, de fuerza, etc.), servida por un discurso. La racionalidad resultante se impone a expensas de la espontaneidad y de la creatividad, porque está al servicio de

un beneficio a obtener universalmente. En este marco, dirá Santos concordando con Ellul, “la técnica se vuelve autopropulsiva, indivisible, autoexpansiva y relativamente autónoma, y lleva consigo la respectiva racionalidad a todos los lugares y grupos sociales” (2000:154).

4. A modo de síntesis

A modo de síntesis parcial, podemos decir entonces que el predominio de la tecnología, tal como la conocemos hoy, está directamente vinculado a la función de la racionalidad en las hegemonías modernas. La tecnología es una de las formas y expresiones más perfectas y acabadas de la racionalidad formal dominante y por ello se configura como uno de los principales dispositivos técnico-ideológicos orientados a la expansión y mantenimiento del orden urbano y el proyecto moderno en general. A nivel técnico, la tecnología es racionalidad instrumental en estado puro. Concebida para ejercer una función precisa y predeterminada, mediante una intencionalidad científica y técnicamente producida que es el fundamento de su eficacia, efectividad, precisión y plenitud funcional, puesta al servicio de la generación de mayor productividad y rentabilidad; su supremacía se sustenta en el predominio de la racionalidad instrumental por sobre la acción simbólica, reduce y/o elimina la intervención humana. A nivel simbólico, desde su génesis, la tecnología fue objeto de una enorme confianza y optimismo en tanto medio técnicamente más adecuado para el logro de las promesas de perfectibilidad y prosperidad, desarrollo y progreso inscriptas en el proyecto moderno.

Ubicada en el centro de las representaciones, anhelos y deseos de la sociedad moderna, la tecnología se presenta como parte de un curso histórico inevitable que conduce a la humanidad a su destino. Un horizonte de expectativas donde es posible obtener una experiencia de futuro que revitaliza el optimismo y la confianza en el progreso de la sociedad. Una verdad a secas, única, necesaria, inevitable, universal y, por lo tanto inmutable e indiscutible. Medio y fin de la acción humana, en la sociedad moderna capitalista la tecnología dejó de ser una opción -y más aún una opción entre otras- para situarse como un imperativo. Como otros dispositivos modernos, la tecnología funciona como un sistema de afirmaciones y habilitaciones, negaciones y

sanciones que acompaña la viabilidad del orden urbano que la contiene. Oponerse y/o resistirse al avance tecnológico, es negar la racionalidad moderna que dice como parece y debe ser el mundo. Adoptar y celebrar el avance tecnológico es actuar en pos del progreso de la sociedad.

Sin embargo, como en otros momentos de la historia del desarrollo técnico, la generalización de un sistema sociotécnico hegemónico, no significa homogenización y, aunque lo pretenda, la técnica moderna no logra colonizar todo a su alrededor. La coexistencia de distintos sistemas técnicos, no obstante, no implica necesariamente convivencia. Se crea una tensión entre los sistemas del conjunto, que es paralela a la tensión que se establece, dentro de la sociedad, entre acciones hegemónicas y acciones no hegemónicas, entre disímiles formas de ser y estar en el mundo.

La legitimidad de unos es directamente proporcional a la subestimación de los otros. Los sistemas sociotécnicos dominantes encarnan y resumen las premisas del orden social vigente, lo re-producen permanentemente. ¿Cómo suponer que se puede prescindir de los sistemas sociotécnicos modernos, cuando han sido generados a partir del conocimiento científico y técnico y representan, por tanto, la más avanzada solución a los problemas del hombre? En la sociedad moderna, configurada a partir de un amplio proceso de racionalización, la ciencia y la técnica actúan como organizadores legítimos y legitimadores del mundo material y social moderno. Vistos como correspondientes, incluso en su imperfecta realización, los sistemas sociotécnicos modernos se vuelven naturalmente parte de un sistema que los contiene y éstos se afirman y refirman cada vez que los principales agentes sociales los ratifican depositando en ellos su confianza. Esto es, cuando por medio de sus mecanismos de legitimación, re-producen discursos -científico-técnicos, normativos, publicitarios, entre otros- orientados a la promoción, difusión y aceptación de la tecnología moderna en el tiempo presente, como en las estrategias de acción futuras

En este sentido y recuperando los planteos weberianos, podemos decir que en sus discursos y prácticas, los principales actores modernos re-producen imágenes e ideas sobre la tecnología que llevan consigo un potencial de fundamentación y justificación que posibilita el fomento y sostenimiento de su validez. Dicha validez -dado el grado de convicción de las ideas que las sustentan y la autoridad de quienes las promueven-

deviene subjetivamente vinculante y obligatoria. Esto es, opera empíricamente orientando las interpretaciones y acciones del conjunto social; en ese marco, la tecnología es, por tanto, mayoritariamente celebrada y valorada al punto tal que, aún frente a sus evidentes consecuencias irracionales (sociales y ambientales), detener el “natural” avance tecnológico deviene un “impensable”: ¿quién puede negar el valor de la tecnología en y para la sociedad y/o detener su avance?

En este marco, entendemos que la tecnología no es un mero instrumento neutral disponible para ser utilizado para los más variados fines. Posee una fuerte naturaleza política, justifica y valida un conjunto de funcionalidades atentas a sostener un orden social particular. Implica en su diseño técnico, pero también en sus funcionalidades y significaciones prescriptas los valores e intereses de determinados sectores quienes fundamentan sus pretensiones de dominio en la supremacía técnica. Pero como el dominio del código sociotécnico moderno no es total, pese a su primacía la tecnología es siempre un “proceso ambivalente” suspendido entre diferentes posibilidades. Escenario de luchas y disputas, supone siempre controversias y tensiones entre quienes controlan la mediación técnica de la vida moderna y quienes están relativamente sujetos a dicho dominio. Los primeros, intentan fijar un marco a partir de cual la actividad técnica y los sistemas sociotécnicos sirvan a los intereses dominantes. Los segundos, situados en el marco de sus mundos vividos, burlan y subvierten a su modo las prescripciones impuestas; reinventan y resignifican aquello que les es dado y/o impuesto; dan cuenta de otras formas y expresiones sociotécnicas, otros códigos posibles asentados en valores e intereses relativamente disímiles y alternativos a la racionalidad formal dominante.

En este sentido, reconocida la naturaleza política y conflictiva de la tecnología, es posible advertir entonces los vínculos entre las controversias sociotécnicas y los procesos de dominación desplegados por la racionalidad en su afán de instaurar y sostener la hegemonía moderna. En ese marco, el eje de discusión es necesariamente político. En el dominio de unos sobre otros, en las tensiones y controversias sociotécnicas se configura el orden social vigente. ¿Cómo unos y otros participan en esa dinámica? ¿Qué resulta visible y qué permanece oculto? ¿Qué se manifiesta orgánico y qué permanece en los bordes o suma su complicidad? A fin de esbozar

algunas respuestas, una propuesta de “hegemonía tecnológica” que haga especial hincapié en las tensiones sociotécnicas con especial énfasis en las dimensiones simbólicas, nos permite desplegar un enfoque de análisis comunicacional atento a las estructuras y dinámicas de poder, pero también abierto a interpretar rupturas y procesos emergentes. De los procesos que crean sentidos dominantes y de los procesos que parecen contradecirlos, enfrentarlos y/o ajustarse por diversas razones. En definitiva, de los variados modos en que los actores sociales a través de sus configuraciones sociotécnicas, prácticas y manifestaciones participan en la puja por la creación y/o reproducción de sentidos que afirman o niegan el orden social resultante.

Capítulo III. Modernización latinoamericana. Lecturas dicotómicas y realidades híbridas. La condición de vida rurbana

Como ya hemos observado, partimos de entender que el orden social moderno se estructura a partir del predominio de la racionalidad instrumental-formal, cuyos principios y concepciones se configuraron como dominantes en una larga lucha entre distintas racionalidades que buscaban validarse. El proceso de racionalización formal, vimos, se caracteriza por una tendencia expansiva hacia otras latitudes. En ese marco, sus efectos se han hecho sentir en todas partes aunque con consecuencias desiguales. Impuesta, propuesta y/o elegida por las élites, los principios y concepciones constitutivos de la racionalidad moderna no han obtenido en todos lados los mismos resultados. Recuperando los planteos weberianos, podemos decir que el proyecto moderno implica siempre una realización social e históricamente situada¹⁰⁴. En ese sentido, sostiene Ortiz (1997), la racionalidad moderna asume diferentes “formas histórico-sociales” circunscriptas a sus contextos específicos de realización, y susceptibles de ser reconstruidas desde el pensamiento político y sociológico.

En este marco, nos interesa aproximarnos a la “modernidad latinoamericana” no como una concreción perfecta y acabada del proyecto moderno, sino como un proceso situado y re-configurado socioculturalmente. Nos interesa reconocer algunas de sus principales características, las cuales -advertimos- se configuran en y desde las tensiones entre los condicionamientos estructurales y los vaivenes y derivas de la propia agencia humana desplegada dentro y fuera de los límites impuestos. Para ello, retomamos los planteos weberianos sobre la Modernidad y el proceso de racionalización que se dio en Europa en tanto reconstrucción típica ideal, empírica y conceptual del proyecto moderno. Desde allí, reconociendo la innegable presencia de

¹⁰⁴ A partir de los planteos weberianos, consideramos que el hecho de que un tipo particular de racionalidad emerja o no como patrón de regularidad de acción y que, en última instancia, sostenga y fundamente un determinado orden social depende en gran medida de las constelaciones de factores históricos y sociológicos. En sus estudios, vimos, Weber se centró en la dilucidación del modo específico en que se ha desarrollado la racionalidad y el proceso de modernización en Occidente. En ese marco, el autor advierte que, además de ser una modalidad entre otras, la racionalidad y los consiguientes procesos de racionalización formal no adoptan formas idénticas, sino que asumen características peculiares resultantes de una histórica y fortuita combinación, ruptura y recombinación de factores socioculturales, políticos y económicos inscriptos en los contextos específicos que circunscriben su realización.

esa matriz -ya sea como tendencia u operatoria concreta- intentamos reflexionar sobre el carácter histórico y las inscripciones sociales y culturales de los procesos de modernización desplegados en Latinoamérica¹⁰⁵.

A fin de cumplimentar dichos objetivos de conocimiento, la exposición se estructura de la siguiente manera: ilustrada la tendencia dualista y excluyente del orden social moderno y sus consiguientes procesos de racionalización, avanzamos en la identificación las matrices cognitivas e intervencionistas que guiaron los procesos de modernización desplegados en América Latina. En ese marco, reconocemos la operatoria de algunos pares dicotómicos claves (moderno-tradicional, urbano-rural), a la vez que reflexionamos respecto de la centralidad que asume el paradigma de difusión de innovaciones que asentado en las premisas de la teoría de la modernización y el mito desarrollista acompañó los procesos de interés. Posteriormente, a partir de los aportes de distintos pensadores reflexionamos sobre las peculiaridades y características distintivas del proceso de racionalización sedimentado y operado en las ciudades latinoamericanas. En ese marco general, prestamos especial atención al lugar que ha tenido el trasvase tecnológico en tanto que dispositivo de modernización instrumentalizado por el Estado; y reconocemos los contextos y prácticas de reapropiación tecnológica desplegadas por los sectores populares en su afán de adecuar los sistemas sociotécnicos dados y/o impuestos a sus condiciones concretas de existencia. Hacia el final, nos adentramos en la condición de vida rurbana, en tanto que marco de la experiencia vital de los carreros urbanos que llaman nuestra atención. Un modo y estilo de vida otro que sintetiza las formas que asumen los procesos de modernización en América Latina, a la vez que da cuenta de la existencia y operatoria de una racionalidad otra, situada a mitad de camino entre lo urbano y lo rural, los moderno y tradicional.

¹⁰⁵ En su artículo “La dinámica de la modernidad en América Latina”, Carlos Gadea (2008) en consonancia con los aportes de Ortiz (1997) sostiene que para poder hablar en términos de una “modernidad latinoamericana”, es preciso presuponer la existencia de “múltiples modernidades”. Esto es, entender las distintas experiencias de modernización como procesos históricos llenos de determinantes y matices culturales, económicos, políticos y sociales. Y reconocer que todas representan experiencias valiosas que dan cuenta de cómo el proyecto moderno se ha ido ajustando a la realidad de cada país y región.

1. Racionalidad y orden moderno. Dicotomías y exclusiones

La racionalidad moderna, afirma Morín (1996), es tan cerrada y estrecha que expulsa fuera de su seno todo aquello que no puede integrarse y que se convierte en irracional, empezando por la complejidad del ser vivo. En sus ya clásicas reflexiones Weber evidenciaba este rasgo característico de la razón y respecto de los fenómenos sociales por ella ocluidos, decía: “lo irracional no es algo sustantivo, sino por relación a un determinado punto de vista racional [...] si este trabajo nuestro sirve para algo, quisiera servir por lo menos para descubrir el múltiple sentido del concepto, aparentemente unívoco, de lo racional” (citado en Aronson, 2005:22).

La racionalidad moderna dominante, advertimos, instauró un orden social que guía, regula y fija las matrices de acción y pensamiento posibles; a la vez que niega y excluye toda expresión que no se le adecue. Esa tendencia a clasificar y negar toda configuración que no se le ajuste está vinculada, en términos de Bauman (1986), a la centralidad que adquiere el “orden” en tanto categoría fundante de la razón moderna. La lucha que subyace al orden social vigente se configura como un combate entre la determinación y la ambigüedad. En este sentido, lo “otro” del orden moderno es la irracionalidad, lo indeterminado, lo imprescindible, la confusión y la ambivalencia. Es decir, todo aquello que no reproduce literal ni exclusivamente sus principios o que, en última instancia, se asienta y fundamenta en otros valores. El caos, lo otro del orden, emerge entonces como pura negatividad frente a la cual se erige la positividad constitutiva del orden dominante¹⁰⁶. Un orden provisto desde y por la razón, que opera como un dispositivo de control a fin de garantizar y fortalecer el statu quo. Pensado desde un marco normativo y legitimado de lo moderno, el orden clasifica y separa lo diferente desde la carencia e incompletud, tachándolo de desviado y/o degradado respecto de un parámetro asumido como valor absoluto. Con una fuerte tendencia a la escisión, la racionalidad moderna define lo diferente como “desorden/irracional”, remarcando de una u otra forma aquello que le falta para llegar a ser moderno¹⁰⁷.

¹⁰⁶ La negatividad del caos, advierte Bauman, es un producto de la misma constitución del orden: es su defecto colateral, su desecho y la condición sine qua non de su posibilidad. Sin la negatividad del caos, no hay posibilidad de orden; sin caos no hay orden (Bauman, 1986).

¹⁰⁷ Así, por ejemplo, lo otro del Estado Moderno es el territorio no humano o impugnado: la infradefinición, el demonio de la ambigüedad. Con el asentamiento de la soberanía del Estado

Desde los estudios poscoloniales latinoamericanos, Castro Gómez sostiene que “La modernidad es una máquina generadora de alteridades que, en nombre de la razón y el humanismo, excluye de su imaginario la hibridez, la multiplicidad, la ambigüedad y la contingencia de las formas de vida concretas” (2000:88). Ese carácter dicotómico y excluyente se asienta, a decir de Lander (2000), en una matriz de pensamiento fuertemente eurocéntrica que ha imaginado y explicado la modernidad y la racionalidad como experiencias y productos exclusivamente europeos. Desde ese punto de vista, agrega el autor, las relaciones intersubjetivas y culturales entre Europa y el resto del mundo han sido históricamente codificadas a través de pares dicotómicos, tales como: primitivo-civilizado, irracional-racional, tradicional-moderno, por nombrar solo algunos.

Al respecto, Boaventura de Sousa Santos (2005), sostiene que obcecada por la idea de orden, la racionalidad “metonímica” dominante encontró en la dicotomía su forma más acabada de totalidad. En términos de Bauman (1986) los límites que el orden moderno busca imponer a la incorporación y/o admisión de todo aquello que no se le ajusta refleja su horror por las mezclas y su obsesión por la separación. Así, asentada en una visión dicotómica del mundo y mediante un permanente ejercicio de clasificación, la racionalidad dominante actualiza y refuerza el dualismo excluyente que la sustenta y, en última instancia, fortalece la “incuestionable” primacía del orden social por ella propuesto. Estas operaciones y marcos interpretativos, dirá Beck, posibilitan mantener vigente el mito de una sociedad completamente moderna: “un punto culminante por encima del cual no se puede pensar en serio un más allá” (1986: 17). Basado en algunos presupuestos claves¹⁰⁸, dicho mito postula la existencia de un proceso social civilizatorio, deseable e inevitable que, partiendo de un estado más o

moderno, éste detenta el poder que define y establece las definiciones. Lo otro de la soberanía es desbordamiento, inquietud, desobediencia, colapso de la ley y el orden (Bauman, 1986).

¹⁰⁸ A saber: la civilización moderna se autocomprende como más desarrollada y superior; dicha superioridad implica la exigencia moral de desarrollar a los más primitivos; el camino a la civilización debe ser el seguido por Europa; si encuentra resistencias, la praxis moderna ejerce la violencia a fin de destruir los obstáculos a la modernización; la violencia, en ese marco, es interpretada como un acto inevitable. El primitivo es culpable de su estado de barbarie; la modernidad es inocente y viene a emanciparlo; por el carácter civilizatorio de la modernidad, se interpelan como inevitables los sacrificios o sufrimientos de la “modernización” de los pueblos atrasados (Dussel, 2000).

menos “primitivo”, pondría en marcha un movimiento unilineal, unidimensional y evolutivo que culminaría en la modernización total de la sociedad (Dussel, 2000).

Al respecto, con la intención explícita de problematizar el mito que sostiene la primacía de la sociedad moderna, Santos (2005) propone identificar y deconstruir los procedimientos que promulgan y sostienen la legitimidad de la racionalidad moderna dominante, por sobre cualquier otra modalidad de ordenamiento social posible. Para el autor, “la razón metonímica se afirma como una razón exhaustiva, exclusiva y completa, aunque sea sólo una de las lógicas de racionalidad que existen en el mundo y sea sólo dominante en los estratos del mundo comprendidos por la modernidad occidental” (2005:156). Su primacía, agrega Santos, lejos de estar sólidamente argumentada, se logra por la eficacia de su imposición, la cual opera por la doble vía del pensamiento productivo y el pensamiento legislativo, instrumentalizados y legitimados por el Mercado y el Estado respectivamente. Bajo la órbita de la racionalidad moderna “lo que es considerado contemporáneo es una parte extremadamente reducida de lo simultáneo” (2005:158). Esto es, la experiencia social legítimamente reconocida por la racionalidad dominante es sólo una parte de lo que efectivamente acontece en la vida social. Así, todo aquello que no existe, que no adquiere visibilidad en el discurso social organizado es activa y socialmente producido como no existente, esto es como una alternativa no creíble a lo que existe. “Hay producción de no existencia siempre que una entidad dada es descalificada y tornada invisible, ininteligible o descartable” (2005:160). Desde esa lógica la racionalidad moderna ha ocultado o marginado las experiencias que a sus prescripciones no se ajustan desembocando en la sustracción del mundo y en la contracción del presente; en el desperdicio de la experiencia social.

¿A través de qué mecanismos y procedimientos opera dicho recorte? Lo hace, dirá el autor, a través de cinco lógicas o modos de producción de no existencia basadas en la monocultura racional. A saber: a) La monocultura del saber que sitúa a la ciencia moderna y de la alta cultura como criterios únicos de verdad y de calidad estética; b) La monocultura del tiempo lineal del progreso que supone que la historia tiene un sentido y una dirección únicos y conocidos (progreso, modernización, globalización); c) La monocultura de la naturalización de las diferencias que se

asienta en la clasificación de los grupos humanos en función de atributos que naturalizan la jerarquización social (por ej. raza, etnia, clase, género, etc.)¹⁰⁹; d) La lógica de la escala dominante de lo universal- global que determina la irrelevancia de todas las otras escalas posibles; e) La monocultura de los criterios de productividad capitalista que define la realidad por el criterio de crecimiento económico como objetivo racional incuestionable, ya sea en el ámbito de la naturaleza como del trabajo. Estas cinco operaciones construyen socialmente lo ignorante, lo residual, lo inferior, lo local y lo improductivo, en tanto conceptualizaciones que se configuran como obstáculos con respecto a las realidades que cuentan como importantes: las científicas, avanzadas, superiores, globales o productivas. Frente a esta situación, Santos propone liberar y visibilizar toda la experiencia social ocluida por la racionalidad dominante¹¹⁰.

El carácter excluyente y sesgado de la racionalidad dominante se asienta, entonces, en una visión dicotómica que mediante una sutil jerarquización busca reafirmar permanentemente su superioridad. En su afán de asimilar el mundo a sus principios y concepciones, la razón excluye y niega todo aquello que no se le adecua. Invisibilizadas, mas no inexistentes, esas expresiones “irracionales” son susceptibles

¹⁰⁹ Véase por ejemplo el artículo de Aníbal Quijano (2000) “Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina”, referido a la naturalización de las diferencias culturales entre los grupos humanos por medio de su codificación con la idea de raza. Planteo que en términos generales supone reflexionar sobre la raza como categoría mental fundamental de la modernidad, que expresa la experiencia básica de la dominación colonial y que permea las dimensiones más importantes del poder mundial.

¹¹⁰ La propuesta de Santos (2005) consiste, en términos generales, en un esbozo de una nueva sociología que, centrada en la crítica a la razón metonímica, permitiría transformar los imposibles en posibles y, basándose en ellos, convertir las ausencias en presencias. Esto es, que las experiencias sustraídas sean consideradas alternativas a las experiencias hegemónicas, que su credibilidad pueda ser discutida y argumentada, y sus relaciones con las experiencias hegemónicas puedan ser objeto de disputa política. El ejercicio sociológico propuesto tienen una dimensión deconstructiva y reconstructiva. La deconstructiva asume las cinco formas, correspondientes a la crítica de las cinco lógicas de la razón metonímica (des-pensar, des-residualizar, des-racializar, des-localizar y des-producir). La re-constructiva es desarrollada a partir de cinco procedimientos (ecologías) que contraponen a las monoculturas anteriormente mencionadas a fin de problematizarlas y visibiliza, a su vez, otras racionalidades alternativas históricamente negadas y silenciadas. A saber: a) la ecología de los distintos saberes fomentando el diálogo e ineludible confrontación entre ellos; b) la ecología de las temporalidades que reconoce las distintas temporalidades como formas igualmente válidas de vivir la contemporaneidad; c) la ecología de los reconocimientos que busca formas renovadas de articulación que propicien las “diferencias-iguales” y los reconocimientos mutuos; d) la ecología de las trans-escalas que supone recuperar lo local no globalizado y lo que en lo local globalizado puede estar evidenciando distintos matices y/o signos de una tendencia contrahegemónica; e) la ecología de las producciones que busca revalorizar sistemas alternativos de producción desacreditados por el capitalismo ortodoxo.

de ser rescatadas y re-construidas. Muchas experiencias típicamente latinoamericanas han sido silenciadas y marginalizadas a fin de construir un relato moderno-racional de nuestra historia, presente y futuro. De ahí nuestro interés en resaltar las operaciones y matrices que subyacen a las distinciones “naturalizadas” entre lo moderno-tradicional y lo racional-irracional, en tanto pares opuestos que desestiman y niegan la validez de uno de los extremos, configurándolo como “lo otro”, primitivo y atrasado, ignorante e inferior, improductivo y “no civilizado”, antípoda del proyecto moderno que se busca realizar.

1.1 Latinoamérica, el otro no civilizado

La oposición moderno-tradicional ha sido el esquema básico de hipótesis, análisis y explicación de la expansión del proyecto moderno dentro y fuera de Europa. Y ésta fue justamente la matriz cognitiva e intervencionista que operó sobre el continente americano. Abordada como un espacio vacío de todo indicio “moderno”, América se configuró como un claro ejemplo de la “inferioridad” que se buscaba superar. Pues se entendía que el paso de lo tradicional a lo moderno no era más que el movimiento inevitable de la evolución “natural” hacia niveles crecientes de civilización.

En este sentido, como veremos a lo largo del capítulo, esta primera oposición binaria tradicional-moderno, tan bien simbolizada por Sarmiento en su obra “Facundo. Civilización o barbarie” (1845), se convirtió en la piedra angular del proceso de modernización desplegado en Latinoamérica. Desde esa perspectiva, dirán Rowe y Schelling, se decía: “América Latina debe superar su pasado ‘bárbaro’ y acceder a la civilización mediante la adopción de modelos europeos” (1993:55). A esa oposición fundante, se adicionó otra serie de distinciones –referidas a la organización económica, al Estado, las actitudes y valores, etc.- que funcionaron como complemento explicativo de dicha dicotomía: precapitalista vs capitalista, preindustrial vs industrial, sagrado vs secular, rural vs urbano, entre otros.

Ahora bien, dentro esta línea de preocupaciones alusivas a la construcción de América Latina como parte del “Otro” no civilizado, resultan interesantes los planteos del argentino Rodolfo Kusch quien, desde una filosofía antropológica, se

interroga respecto de las negaciones y exclusiones operadas por la razón occidental en su afán obsesivo de imponer un determinado orden social. A decir de Kusch “existe una especie de obsesión por la racionalidad que no permite ver cualquier otra posibilidad” (1999:9). Ese “afán histérico de querer imponer un orden a costa del caos”, terminó dividiendo la región americana en dos grupos: por un lado, los estratos profundos y originarios, por el otro los de la América del progreso, europeizada y fundamentalmente urbana.

Atento a las premisas que inspiraron y posteriormente dieron forma al proceso de modernización latinoamericano, la intuición inicial del autor oscila entre dos extremos: “Uno es el que llamo el ser, o ser alguien, y que descubro en la actividad burguesa de la Europa del siglo XVI y, el otro, el estar o estar aquí, que considero como una modalidad profunda de las comunidades precolombinas [...] Ambos son raíces profundas de nuestra mente mestiza –de la que participamos blancos y pardos– y que se da en la cultura, la política, la sociedad y en la psique de nuestro ámbito” (1999:20). El “ser”, observa Kusch, se esgrime competitivamente como un “ser alguien” diferente y superior al mero “estar”, “estar no más” del indio, del negro, del pobre. Mientras que “uno está comprometido con el hedor y lleva encima el miedo al exterminio, el otro es triunfante y pulcro” (1999:29).

Reconociendo la presencia actuante del pensamiento dicotómico, el autor advierte que el “ser europeo” y el “estar americano” se presentan como pares de lógicas independientes, pero a su vez concernientes a referentes opuestos y excluyentes. Ambos términos, dirá Kusch, se asientan en una serie de oposiciones significativas, tales como: orden-caos, dinámico-estático, gran historia-pequeña historia, individual-colectivo, absoluto-relativo, siendo la oposición “hedor-pulcritud” la que sintetiza más cabalmente sus disidencias. El hedor, advierte el autor, representa el “prejuicio propio de las minorías y nuestra clase media, que suelen ver lo americano, tomado desde sus raíces, como lo nauseabundo” (1999:21). Refiere a “todo lo que se da más allá de nuestra populosa y cómoda ciudad”. Es una categoría

básica de los “buenos ciudadanos”¹¹¹ que consiste en pensar que lo que no es ciudad, ni pulcritud no es más que un “simple hedor susceptible de ser exterminado”. ¿Qué es aquello que está más allá de la ciudad? “Es el camión lleno de indios, que debemos tomar para ir a cualquier parte del altiplano, y lo que es la segunda clase de algún tren y lo son las villas miserias, pobladas por correntinos, que circundan Buenos Aires” (Kusch, 1999:25). Frente al hedor indeseable, observa Kusch, los buenos ciudadanos promueven pulcras intervenciones como por ejemplo la creación de “políticas públicas puras y teóricas, economías impecables, una educación abundosa, ciudades espaciosas y blancas”. Pues desde los representantes del discurso social organizado se considera que las soluciones para los problemas de América deben “apunta siempre a remediar la suciedad e implantar la pulcritud” (1999:26)¹¹².

Antes de finalizar este breve recorrido por el pensamiento kuschiano, importa señalar que cuando leemos su obra nos quedan resonando los ecos de una América que no se enseña en las escuelas, ni se escucha en los medios de comunicación ni en los discursos de los que están al poder. El planteo de Kusch nos remite al indio y al campesino, pero también actualiza muchas de nuestras postales cotidianas: el carrero urbano que diariamente transita nuestras calles, las villas miserias en crecimiento, los inmigrantes en la gran ciudad. Realidades que son habitualmente juzgadas y condenadas por no adecuarse a los parámetros de racionalidad convenidos (en materia

¹¹¹ Un buen ciudadano, dirá Kusch, se diferencia entre otras cosas por su comportamiento. “La capacidad de actuar que posee el ciudadano, de irrumpir en el mundo para transformarlo, no es oriunda de América. Proviene de Europa donde el mundo es lógico, inteligente y práctico e implica un tipo de hombre emprendedor, confiado en sus propias fuerzas y en su inteligencia, que busca adecuar su realidad a sus aspiraciones por su propio esfuerzo” (Kusch en Maturo, 2007:15).

¹¹² A nuestro entender, los aportes de Kusch (1999) puede enriquecerse y complementarse con algunos planteos que Mary Douglas realiza en su obra seminal “Pureza y peligro” (1973). Allí, la reconocida antropóloga británica se interroga sobre el lugar y la importancia de la “pureza” en todas las sociedades humanas. En ese marco, expone como la reflexión sobre “lo que está fuera de lugar”, lo sucio e impuro, lo indeseable y peligroso, encubre en realidad una preocupación sobre otras esferas de lo social que remiten, en última instancia, a concepciones de orden y desorden. En este sentido, Douglas sostiene que las reglas de impureza y las creencias de contaminación expresan una determinada carga simbólica vinculada a las concepciones de orden/desorden. “Se emplean como analogías para expresar una visión general del orden social” (1973:16), y en ese marco, por tanto, la suciedad emerge como “el producto secundario de una sistemática ordenación y clasificación de la materia, en la medida en que el orden implica el rechazo de elementos inapropiados” (1973:55-56). En este sentido, entonces, a lo largo de los análisis se recuperarán algunos planteos significativos que colaboren en la identificación y comprensión de prácticas y mecanismos de clasificación y control tendientes a mantener y profundizar el orden urbano moderno dominante.

de urbanidad, educación, higiene, por nombrar sólo algunos) y que evidencian, por tanto, las mezclas y el caos, las hibridaciones y mestizajes que el pensamiento totalizador intenta suprimir. Allí, dirá Jordán Chelini (2012), se expresa nuestra América profunda, una América que lucha en contra de la borradura de lo humano y del sujeto dador de sentidos y símbolos.

2. Modernizar América Latina. Urbanidad y trasvase tecnológico

Los procesos de modernización, advierte Williams (2001)¹¹³, se configuraron y operaron históricamente como principios de regulación legítimos, deseables e incuestionables. “Modernizar y modernización se hicieron cada vez más comunes en las argumentaciones del siglo XX. En relación con las instituciones o la industria, se utilizaban habitualmente para indicar algo incuestionable, favorable o deseable” (2001:228). Se visualizaban como un movimiento de renovación que impulsaría la transición de lo viejo hacia lo nuevo. Mediante el avance y la consolidación de la racionalización en todas las dimensiones de la vida social, se generaría el progreso material, social y espiritual que se sobrepondría al “lastre” tradicional para pasar a adoptar los atributos, valores y promesas propios de una sociedad moderna.

Con este impulso y frente la América profunda descrita por Kusch se erigieron los procesos de modernización latinoamericanos tendientes a “superar” su pasado bárbaro y facilitar la adopción de modelos civilizatorios europeos¹¹⁴. Siguiendo a Cimadevilla y Carniglia (2009) podemos decir que desde mediados del siglo XX, las nociones de “modernización” y “desarrollo” adicionadas a la idea de “progreso”, ocuparon un lugar destacado en el discurso político y social que atravesaba las instituciones, regiones y países de América Latina. Tras esta retórica, advierten los

¹¹³ Hacemos referencia a su obra “El campo y la ciudad” publicado por primera vez en 1973.

¹¹⁴ Al respecto, en su reconstrucción histórica de los procesos de modernización latinoamericanos Zanatta (2012) sostiene que entre los siglos XIX y XX América Latina ingresó en un radical proceso de modernización, del cual ningún país quedó excluido. En toda la región y con intensidades y tiempos disímiles, se fueron creando las condiciones para una profunda transformación política, económica, social y cultural que evidenció una tendencia a la imitación de los grandes procesos de modernización europeos. “...fue como si las olas levantadas por los extraordinarios cambios producidos en Europa llegaran a las orillas del Nuevo Mundo, arrastrándolo consigo hacia la modernidad que Occidente estaba creando” (2012:76). Sin embargo, como veremos más adelante, lejos de ser una repetición lineal del modelo europeo, en América Latina el proyecto moderno adquirió una forma socio-histórica particular, cuyas especificidades intentaremos retratar en los sucesivos apartados.

autores, fueron sentándose las bases para que un tipo de organización social y productiva resultara dominante. Esto es, suponiendo que el inevitable destino de la humanidad era converger hacia una organización abierta, de base democrática occidental y conducta de mercado. Por tanto, netamente *urbana*. En este sentido, la ciudad se fue configurando como el horizonte común, valorado, justificado y, con ello, susceptible de ser replicado e imitado, bajo el supuesto de que sus bondades generales podrían observarse en el futuro mediano para el conjunto social. Pero el avance de la civilización comenzó a interpretarse también con la incorporación de la *ciencia y la tecnología*. Éstas brindaban los argumentos pragmáticos para configurar un mundo más racional, ordenado y por ende civilizado.

En este marco, entonces, dado que el progreso y el bienestar se asociaron a las innovaciones y el cambio, se fue instalando gradualmente una valorización positiva de la razón instrumental intervencionista que consideraba que el mundo tradicional debía abandonar las prácticas consuetudinarias y en su lugar adoptar tecnologías y conocimientos expertos, pautas y valores a fines a la sociedad moderna. Concomitante a ello, el surgimiento de la sociología fundamentalmente urbana profundizó las distinciones entre el campo -lugar donde se mantenían las tradiciones- y la ciudad -lugar donde se incorporaban los cambios-. La convergencia de estas distintas variables moldearon los procesos de racionalización, abonando la tendencia a considerar lo “urbano-civilizado” por encima de lo “rural-bárbaro”. El camino alumbrado y celebrado era el de la civilización expandiendo sus fronteras, rompiendo prácticas diferentes consideradas no-civilizadas. Era el camino desde el cual la ciudad invadía al campo y los avances científico-técnicos se imponían sobre los saberes y procesos consuetudinarios; una marcha ascendente que instituía a la cultura ciudadana, la tecnificación y racionalización creciente de la vida social como referente de la civilidad y urbanidad deseada.

2.1 Urbano Vs. Rural. La urbanidad como modelo y destino civilizatorio

Como ya dijimos, los procesos de modernización desplegados en nuestro continente implicaron diversas transformaciones -presentadas como positivas, deseables e incuestionables desde el discurso dominante- tendientes a remplazar

rasgos y caracteres considerados “tradicionales”, por aquellos atributos y valores afines a una sociedad moderna. El cambio anhelado -un camino ascendente hacia la civilidad- se asoció históricamente a la ciudad. Pues la expansión y universalización del orden urbano representaba el devenir “natural” de la “evolución” civilizatoria. En la urbe estaba la prospera economía, la política del buen gobierno y las pulcras costumbres ciudadinas. De allí que la expansión sería de la ciudad al campo, de lo urbano a lo rural. Lo urbano, por tanto, se imponía por sobre lo rural. La ciudad quedaba asociada a los procesos de urbanización, civilización, modernización e industrialización, procesos que acompañaron la formación del capitalismo y sus transformaciones legítimas en las distintas formas de Estado. Lo rural y los procesos de “ruralización” se configuraban como dinámicas opuestas, asociadas a las ideas de retroceso, debacle y barbarización (Carbonari, 2009).

En ese marco de relaciones y comparaciones contrapuestas, lo urbano y lo rural, por tanto, han movilizado asociaciones y sentidos que importa discutir pues en Latinoamérica como en otras partes del mundo, lejos de ser meras construcciones mentales, se encarnaron en prácticas y políticas específicas generando efectos concretos. Al respecto, en “El campo y la ciudad” Williams expresaba lo siguiente: “El campo atrajo sobre sí la idea de un estilo de vida natural: de paz, inocencia y virtud simple. Mientras que la ciudad fue concebida como un centro de progreso: de erudición, comunicación, de luces. También prosperaron las asociaciones hostiles: se vinculó a la ciudad como un lugar de ruido, de vida mundana y de ambición; y al campo, con el atraso, la ignorancia y la limitación. El contraste entre el campo y la ciudad, como dos estilos fundamentalmente distintos de vida, se remonta a la época clásica” (2001:24). Sin embargo, a decir de Williams, esta mirada dicotómica haría referencia a un “problema de perspectiva” y así lo reconoce también Sarlo en el prólogo a su libro: “Williams sostiene que el paisaje, tanto en su dimensión material como en su referencia literaria, es la producción de un tipo particular de observador, sustraído del mundo del trabajo [...] El campo nunca es paisaje antes de la llegada del observador ocioso que puede permitirse una distancia en relación con la naturaleza [...] El paisaje entonces, antes que una construcción material, es distancia social” (Sarlo en Williams, 2001:19).

De tal modo, Williams entiende que se trata de “espacios culturales” en los que persisten “ciertas asociaciones”, más que de categorías sociológicas. En la misma línea, Cimadevilla (2002) -desde una perspectiva de comunicación y desarrollo- asegura que “la sociedad tuvo que ser primero conscientemente urbana para reconocer la existencia de su otro lado: el “rural” y lo hizo “sobre la base del establecimiento de relaciones y de la interacción permanente para reconocer su opuesto de carencia vincular”. Así lo urbano y lo rural han resultado objeto de múltiples abordajes fundamentalmente centrados en las diferentes ocupacionales, ambientes, en el tamaño y las características de sus comunidades, la densidad poblacional, la movilidad social, la dirección de las migraciones, la cuestión territorial, el desarrollo de las prácticas económicas y los vínculos. Por caso, desde la primera caracterización de Sorokin y Zimmerman de 1929 acerca de los mundos urbanos y rurales, pasando por los aportes de la geografía, la antropología urbana, la literatura, la sociología urbana, la historia urbana, la comunicación urbana y la arquitectura¹¹⁵.

Si se trata entonces de un tema de “perspectiva” y del producto de la visión particular de un tipo de “observador”, asociaciones diversas pueden encontrarse para retratar a la urbanidad y a la ruralidad, por caso. Sin embargo, todos los autores referenciados expresan que es posible reconocer una dominancia en los sentidos atribuidos. Al respecto, Cimadevilla y Carniglia sostienen que: “Lo rural, que según ya lo planteáramos en trabajos anteriores, no se hubiese concebido como tal sin la existencia de su contrario¹¹⁶, con la consolidación de la modernidad se distinguió en una dicotomía que tendió a rezagarlo, toda vez que lo urbano se hizo valer al argumentarse como modelo, instancia evolutiva y destino civilizatorio. En pleno siglo XX, en tanto, variados conocimientos sobre lo social se involucraron en la problemática. Entre ellos, por ejemplo, la teoría de la modernización se asentó en una

¹¹⁵ Por caso, las reflexiones de Williams (2001), Lefebvre (2004) e intelectuales más cercanos como Vidart (1960), Germani (1962), Solari (1971) y Romero (1976, 2009).

¹¹⁶ Y es que si la especulación permite suponer que en un tiempo remoto el ambiente era genéricamente uno e indiferenciado, la distinción permitió cierta clase de categorización sólo cuando parte del territorio se delimitó y reconoció por cumplir una función específica. Por ejemplo, el lugar de convivencia ritual, intercambio y/o resguardo. Y es lo que en latín se designó como urbe (urbs, lugar acotado) (Cimadevilla y Carniglia, 2009:92).

serie de tesis que configuraron lo ‘urbano’ desde una primacía incuestionable en relación con lo ‘rural’” (2009:75). Esta lectura general implica, entonces, un dominio de lo urbano que se extiende sobre lo rural y una apreciación positiva de lo rural en la medida que se urbanice. En la medida en que ceda paso a la modernidad que llega con las tecnologías, las inversiones y las relaciones sociales de base contractual, entre otros indicadores.

Fue en ese marco de asociaciones y des-calificaciones tendientes a exaltar lo urbano por sobre lo rural que se configuraron y sucedieron los procesos de modernización latinoamericanos. Fue en las ciudades donde se definió la nueva organización económica y política y fue en éstas que se concentraron los sectores de la población que detentaban el poder. A decir de Carbonari (2009), las obras de Romero (1976) y Germani (1971) dan cuenta de esta tendencia. Ambos pensadores ubican las claves del desarrollo de la historia latinoamericana en los centros urbanos, pues es allí donde encuentran los parámetros de la transición a la modernidad. En Latinoamérica las ciudades se constituyeron, entonces, en los bastiones de la civilización frente a la no-cultura, localizada en el campo. A fines del siglo XIX, desde los centros citadinos se ejercía todo tipo de presión a la sociedad en su conjunto para que a través de políticas públicas se produjeran “reformas” acordes a los principios urbanos vigentes y se erradicaran ciertas prácticas y valores ancestrales vinculados a lo rural. Así, a través de mecanismos diversos se buscó disciplinar, clasificar, ordenar y racionalizar todo lo que allí acontecía. Los marcos normativos, las políticas públicas y el sistema educativo -por nombrar sólo algunos dispositivos- evidenciaban los valores y fundamentos del nuevo orden civilizatorio y tendían a remover las costumbres y prácticas tradicionales arraigadas.

2.2 Modernización, desarrollismo y difusión de innovaciones

El proceso de modernización latinoamericano, dirá Martín Barbero (2004), supuso dos etapas claves que es preciso distinguir. La primera, situada entre los años ‘30/’50 se identificó con la noción literal de “modernización”; la segunda circunscripta entre los años ‘50/’70, se asoció a la idea de “desarrollo”. Así, el concepto de modernización que sostuvo el proyecto de construcción de las naciones

modernas en los años '30 articuló un movimiento económico -la entrada de las economías nacionales a formar parte del mercado internacional- a un proyecto claramente político: constituir las en naciones mediante la creación de una cultura y un sentimiento nacional. Dicho periodo, por tanto, supuso cambios fundamentalmente económicos-políticos. La segunda etapa se estructuró en torno a la idea de desarrollo e implicó un proyecto centrado fundamentalmente en lo económico. Fue el momento más álgido en la difusión de innovaciones, pues se consideraba que la transferencia de tecnología permitiría superar los problemas del subdesarrollo. El Estado, devenido en instancia técnica-neutral se encargó de instrumentalizar los imperativos del desarrollo. El difusionismo¹¹⁷, por su parte, guió el accionar de los mecanismos comunicacionales (en especial, de los medios de información masiva) tendientes a legitimar las formas y expresiones sociotécnicas (tecnologías y conocimientos) que abonaron esa dominancia: el proyecto moderno y sus procesos de racionalización.

A decir de Cimadevilla (2004), ese curso de pensamiento y acción era animado por un razonamiento de época que postulaba lo siguiente: a lo largo de la historia, el hombre -a través del conocimiento y la organización social- había avanzado en la resolución de problemas superando sus niveles de atraso. Si vastas regiones presentaban, por ejemplo, carencias significativas en sus niveles de producción de alimentos y/o capacidad de organización social, era posible y deseable transferirles la experiencia de aquellos centros que habían resuelto esos problemas. De esta manera, los avances científico-tecnológicos pasaron entonces “a ser el motor del cambio, instrumentado por una apoyatura técnica y condiciones de financiamiento que lo hacían viable en un contexto de mercado regulado por el Estado” (2004:63).

En esa lectura, simplificada por cierto, se reconocen al menos tres fuentes de inspiración: las premisas de la teoría de la Modernización, el nuevo mito del desarrollo y la teoría de difusión de innovaciones. A continuación desarrollamos brevemente sus especificidades y relaciones.

¹¹⁷ El difusionismo puede entenderse como una corriente teórica en la que sus postulados centrales se refieren a la capacidad que tiene la información para generar cambios de conducta; y a la lógica que siguen los procesos sociales en lo que se pone a circular información –conocimientos, técnicas, modos de innovación- para orientar cambios. La crítica principal a esta corriente plantea su falta de crítica respecto a las bondades e implicancias que acarrea lo nuevo, la innovación (Hegedus, Cimadevilla y Thornton 2008).

La teoría de la modernización, entre cuyos intelectuales orgánicos vale citar a Rostow (1974)¹¹⁸, quien se basó en una visión lineal y evolucionista del desarrollo que suponía un recorrido de lo imperfecto a lo perfecto; de lo incompleto a lo completo; de lo simple a lo complejo; de lo rústico a lo pulido. Si existen países desarrollados con altos niveles de crecimiento económico y de calidad de vida, de lo que se trata es que los países no desarrollados recorran el mismo camino que aquellos, se afirmaba desde esa óptica. Para Rostow la clave del desarrollo de las naciones, o mejor dicho, lo que explicaba el modo en que éstas superaban sus estadios de organización y producción, descansaba en la estabilidad de sus flujos de absorción de tecnología. En ese marco, la modernización era justamente el proceso que permitiría alcanzar determinados patrones de conocimiento, los cuales facilitarían la superación de los niveles de atraso. De ese modo la conjetura principal ponía en escena dos polos: uno moderno y otro tradicional, con poca interacción entre ellos. En el polo moderno predominaba la racionalidad, la motivación de logro (ver Mc Clelland, 1989), la especialización, el estatus adquirido; mientras que en el polo tradicional prevalecía la afectividad, los roles difusos, el estatus previamente otorgado y las relaciones parentales y comunales (ver Quesada, 1980). En ese marco, Rostow consideraba que el paso de una sociedad tradicional a una moderna se iba a producir pero dependiendo de algunos factores. La sociedad tradicional (ST) tiene la fuerza interior suficiente para cambiar, pero necesita del aporte de una fuerza externa, afirmaba. Esto se traduce en términos prácticos como “inyección” de capital y tecnología desde afuera. Ese proceso de pasaje de la ST a la Sociedad Moderna será entonces, y según Rostow, gradual y continuo, sin rupturas ni crisis revolucionarias.

Este enfoque, caracterizado por un sesgo etnocentrista -el desarrollo está en los países centrales-, implicaba una valoración positiva en el camino hacia el desarrollo del recorrido efectuado por los países de Europa y norte de América. Ese camino era el que

¹¹⁸ Nos referimos a su obra “Las etapas del crecimiento económico”, la cual fascinó a todas las tecnocracias. Desde su perspectiva, los países evolucionan de una sociedad tradicional a las etapas de acumulación y despegue, hasta llegar a la etapa final del gran consumo en masa, que no es otra cosa que el desarrollo. Después de Rostow, advierte Rivero (2001), todos los tecnócratas estuvieron convencidos de poder lograr el desarrollo. Solo tenían que saber aplicar las teorías y políticas correctas, crear valor agregado, acumular, despegar y consumir en masa. Se trataba de reproducir en el menor tiempo histórico posible el proceso de desarrollo de Europa y Estados Unidos.

debía imitarse y no se admitían otras posibilidades. Si los factores sociales, culturales, etc. de una ST se constituían en un obstáculo para el desarrollo, era necesario cambiarlos. ¿Cómo podía realizarse ese cambio? ¿Cómo podían transformarse los factores socioculturales a fin de facilitar la aceptación del proyecto moderno que buscaba instaurarse?

Evert Rogers (1983) fue quien proporcionó una respuesta mediante su teoría de la difusión de innovaciones. En efecto, para el autor las estructuras de un Sistema Social (SS) a veces se constituyen en obstáculos para la introducción de nuevas ideas. Desde su perspectiva, entonces, el cambio social implica un proceso a través del cual se modifican tanto las estructuras como el funcionamiento del SS. En su enfoque está implícita la idea de que los cambios son provocados por agentes externos al SS (agentes de cambio) quienes promueven el cambio cultural en ambientes atrasados mediante el cumplimiento de tres etapas básicas: la invención, la difusión y la consideración de las consecuencias de la adopción y/o rechazo. Inventar sería, para él, el proceso mediante el cual las ideas nuevas se crean y desarrollan. Difundir es, por su parte, el proceso por el cual las ideas nuevas se comunican a los miembros del sistema social. Y las consecuencias son los cambios operados dentro del sistema debido a la adopción o rechazo de las ideas nuevas. Desde esta perspectiva Rogers consideraba que la comunicación podía promover el desarrollo mediante el despliegue de estrategias difusionistas tendientes a promover la adopción de innovaciones tecnológicas, las cuales incidirían en los niveles de productividad mejorando significativamente la calidad de vida de las poblaciones adoptantes.

Así, el paradigma de la “difusión de innovaciones”, asentado en las premisas de la teoría de la modernización y orientado al cumplimiento de los ideales desarrollistas, acompañó los procesos de modernización operados en latinoamericana. Mediante el empleo de los medios de información masiva y el uso complementario de las redes de comunicación interpersonal, el difusionismo instó a la aceptación de las tecnologías modernas. La introducción de las nuevas tecnologías y su consiguiente aceptación, suponía simultáneamente la admisión y confirmación de las ideas, significaciones y sentimiento que acompañaban su producción y que buscaban concretar la adopción deseada. Presentada como positiva, beneficiosa y necesaria, la transferencia tecnológica

fue sistemáticamente legitimada a fin de promover y fortalecer el optimismo y la confianza en ella depositados. La comunicación, en este sentido, cumplió un papel fundamental en tanto mecanismo capaz de abonar la creencia de que el trasvase tecnológico era lo más apropiado para el conjunto social y el proyecto moderno un movimiento “natural” de la evolución civilizatoria.

Ahora bien, lo cierto es que para alcanzar esa situación o estado de desarrollo deseable, era necesaria una autoridad competente y legítima capaz de regular la dinámica del conjunto social en conformidad con el proyecto moderno que se buscaba realizar. El Estado fue entonces el megainstrumento y principal agente modernizador encargado de promover e instrumentalizar las políticas de desarrollo y sus correspondientes intervenciones de trasvase tecnológico. Mediante distintas estrategias comunicacionales de fuerte impronta difusionista, el Estado en consonancia con los demás agentes modernizadores buscaron validar sus propuestas. Esto es, a la vez que otorgaban, exigían el reconocimiento positivo del carácter apropiado y conveniente, correcto y justo de adoptar sistemas sociotécnicos modernos y conocimientos expertos. Celebrada por el Estado, fundada en los últimos avances científico-técnicos e incentivadas por el mercado, la adopción de las innovaciones tecnológicas se configuró, entonces, como una norma o modelo de preferencia y acción asociada a cierto sentimiento de deber y obligación. Así, en el marco del modelo rogeriano las acciones confirmatorias de los “innovadores y adoptantes tempranos” eran celebradas y reconocidas, mientras que las “mayorías tardías” y “rezagados” eran acusadas de sostener conductas irracionales, conservadoras y localistas tendientes a obstaculizar el tan anhelado cambio sociotécnico¹¹⁹.

¹¹⁹ En sus formulaciones Rogers desarrolla distintas categorías de adoptantes. En primer lugar ubica a los “innovadores”, que son aquellos afines a lo nuevo, los que valoran positivamente el riesgo de sumarse a lo novedoso. Le siguen los “primeros adoptantes”, individuos abiertos a lo nuevo pero proclives a innovar con un carácter racional y reflexivo. Luego está la “primera mayoría”, que representa a quienes en general adoptan las innovaciones antes que el promedio de la población. Después encontramos a la “mayoría tardía” y los “rezagados”, categorías que aluden a los sujetos adversos al cambio caracterizados por el escepticismo, fatalismo, conservadurismo, la inclinación acrítica a la tradición y el localismo, etc. (Hegedus, Cimadevilla y Thornton, 2008).

Ahora bien, importa agregar que la propuesta de Rogers fue criticada por reconocidos referentes intelectuales (entre los latinoamericanos, se destacan Ramiro Beltrán, Juan Díaz Bordenave, Camilo Torres y Orlando Fals Borda) quienes plantearon objeciones significativas a la implementación lineal de la propuesta difusionista. Entre las críticas más relevante, a los fines del presente estudio, interesa

Desde esta perspectiva, entonces, la clave del desarrollo descansaba en la estabilidad de los flujos de absorción de conocimientos y tecnologías. Pues se consideraba que la introducción de avances científico-técnicos era una de las principales vías para que los países o sectores sociales atrasados alcanzaran los niveles de desarrollo deseado. La tecnología, por tanto, ocupó un lugar central en los procesos de modernización. Concebida desde una visión instrumental, se configuró como el principal sino el único agente de cambio social. Materialización paradigmática de los principios y valores propios de la racionalidad dominante, la tecnología se presentó como el motor del desarrollo económico y éste como dinamizador del desarrollo social. Esta visión tecnocrática, en el plano político, se tradujo en la implementación de políticas e intervenciones tendientes a incorporar nuevas y más eficientes tecnologías con el fin de incrementar la producción, ampliar las posibilidades de consumo y mejorar la calidad de vida de la sociedad.

En ese contexto de optimismo técnico y absoluta confianza en los parámetros positivos que se visualizaban en el crecimiento económico y la marcha del capitalismo avanzado, toda experiencia, forma o expresión que no contemplara los lineamientos y el ordenamiento previsto, que no persiguiera u obstaculizara su concreción no sería considerada como “otro orden, sino el caos” (Martín Barbero, 2004:60). En ese marco, la cultura campestre, sus objetos, prácticas y costumbres arraigadas quedaron desplazados. Ya no lograban el reconocimiento de los poderes dominantes y los estudios científicos y eran vistas como expresiones retrogradadas que la cultura urbana descalificaba.

El carácter dicotómico-excluyente y el afán universalista del proceso racionalizador impusieron una dinámica modernizadora que no reconoció límites

aquella relativa a la valoración de las actitudes innovadoras independientemente de poner en discusión las propias innovaciones y los roles de los actores emisores y receptores. Pues, fue en virtud de esa observación –dirán Amtmman y Fernández (1981)- que Rogers introdujo algunas modificaciones en su modelo. Entre esas modificaciones, al referirse a las innovaciones y las actitudes de los adoptantes, el autor introduce el concepto de “reinención” para hacer puntual referencia a las adaptaciones que los adoptantes generan en las innovaciones para ajustarlas a sus propias necesidades. La idea de “reinención”, entonces, supone concebir al usuario-adoptante como sujeto activo que a partir de su capacidad, reconocimiento de necesidad y posibilidad de modificación de una innovación procede a modificarla para que se ajuste a su particular condición. Dicha categoría será recuperada en el análisis para dar cuenta de los procesos de adecuación y resignificación tecnológica oportunamente desplegados por los actores rurales.

culturales ni políticos para su continua reafirmación. Cuando algo se interponía o no se ajustaba, o lo combatía directamente a través de la violencia o lo intentaba subsumir bajo sus principios y concepciones. América Latina no fue la excepción. En el marco del proceso de modernización latinoamericano las culturas locales fueron vistas como barreras para el desarrollo y la modernización. Las estrategias difusionistas tendientes a persuadir y convencer a las mayorías para que aceptaran el proyecto moderno, se toparon, una y otra vez, con la diversidad cultural y el apego a las tradiciones. “Las poblaciones de los países empobrecidos no pueden mejorar porque su cultura y sus tradiciones de los impide”, sentenciaban los agentes externos (Gumucio Dagron, 2011:29). En ese marco, advierte Gumucio Dagron (2011) las reflexiones e intervenciones basadas en la teoría de la modernización -dominantes en la mayoría de los organismos de cooperación y desarrollo- estimaban (y aún todavía lo hacen) que eran razones culturales las que impedían a los países del Tercer Mundo dar el salto hacia la vida “moderna”. Implícitamente estas formulaciones defendían que el objetivo de todos los pueblos debería ser la aspiración a la vida material y espiritual occidental, y que para hacerlo era imprescindible sacrificar las propias creencias, tradiciones y prácticas culturales pues eran un obstáculo para la modernización.

A pesar de las críticas realizadas sobre los sesgos implicados en la teoría de la modernización y su particular concepción de desarrollo, “en esencia, nada ha cambiado hasta el día de hoy en los planteamientos sobre el desarrollo” (Gumucio Dagron, 2011:30). El argumento central continua siendo que los países pobres necesitan tecnificarse, adquirir nueva tecnología para mejorar su producción e incrementar su producto bruto nacional; y para ello tienen que renunciar a sus tradiciones, cuando éstas se interponen al proyecto moderno occidental. “El desarrollo es concebido –ahora y entonces- como la necesidad de modelar las naciones pobres a imagen y semejanza de los países industrializados” (2011:31). La preocupación por las sociedades menos modernas (subdesarrolladas) aún lleva implícito el reconocimiento de que esa condición surge por comparación con los parámetros dados por las propias sociedades consideradas ‘desarrolladas’. Lo tradicional o subdesarrollado, por tanto, lo era (y aún hoy lo continúa siendo) en relación a aquello considerado como moderno o desarrollado (Cimadevilla, 2004). La

tendencia continúa siendo la de intentar someter la vida entera al control racional y buscar concretar, de este modo, el proyecto fáustico moderno.

3. Los procesos de modernización en clave latinoamericana

Reconocida la lógica y las premisas que inspiraron y moldearon los impulsos modernizadores en nuestro continente, a continuación nos interrogamos respecto de su concreta realización. Esto es, nos adentramos en el proceso racionalización sedimentado y operado en Latinoamérica a fin de identificar su “forma histórico-social” concreta, sus características y peculiaridades.

A lo largo del siglo XX, la especificidad del movimiento de modernización latinoamericano fue tratado por una buena parte de las ciencias sociales en el continente como “un proceso marcado por el conflicto continuo entre los procesos de racionalización y secularización de la vida social y los mecanismos de preservación de un orden tradicional” (Moebius Retondar, 2008:34). Desde esta perspectiva, la modernización no se concretaría plenamente en el continente debido a la permanencia innegable de su “otro”, sea éste la tradición o hasta algunas formas premodernas de organización de la sociedad, que de manera insistente perseveran activas en nuestras instituciones y actividades sociales cotidianas. Tensión irresuelta que sería la responsable de producir una modernidad típica en nuestras sociedades.

Desde esta perspectiva y tomando prestada la idea desarrollada por Habermas (1989) de la modernidad como un “proyecto incompleto”, la modernidad latinoamericana daría cuenta del carácter inconcluso y, fundamentalmente, de la imposibilidad de realizar plenamente dicho proyecto, principalmente en sus expresiones más fuertes, tales como la “racionalidad instrumental” y la “racionalidad estratégica”, las cuales serían continuamente “trasgredidas” por el entrecruzamiento de tradiciones que aún no se han ido. Así, las variaciones prácticamente infinitas que puede asumir la dinámica de la modernidad en nuestro continente pueden distinguirse en diferentes experiencias culturales que cubren el escenario con un manto heterogéneo formado por disímiles racionalidades, temporalidades, prácticas políticas y sociales que coexisten, se yuxtaponen, contradicen y tensionan permanentemente.

En este sentido, nuestro punto de partida supone que las experiencias concretas de urbanización en el ámbito latinoamericano, ponen en duda las dicotomías clásicas; por caso, el par urbano-rural. La legitimidad de esta forma de pensamiento es cuestionada, a la vez que es problematizada su validez como matriz útil para atender las tensiones, los entrecruzamientos y situaciones intermedias características. Asimismo, la dinámica latinoamericana permite observar que pese a que lo intente, la racionalidad dominante no se realiza de manera total y homogénea. Pues su concreción es permanentemente obliterada por elementos fuertes del cultivo de la tradición y del dominio de relaciones y procesos de “reencantamiento” que a decir de Moebius Retondar (2008) puede ser pensados como “movimientos continuo de subjetivación del mundo social”.

Variadas son las perspectivas y los autores que se han dedicado a observar lo que sucede en nuestras latitudes más próximas. Presentamos aquí los aportes de diversos intelectuales que han interpretado y explicado el proceso de modernización acaecido en las ciudades latinoamericanas. Sus planteos resultan significativos para el presente estudio y en lo sucesivo, sustentan los fundamentos teórico-metodológicos. A saber: 1) una mirada histórica de la ciudad desde los aportes de José Luis Romero; 2) un repaso por la diversidad socioespacial de las ciudades latinoamericanas y las tensiones que suscita la coexistencia de distintas racionalidades, desde la perspectiva crítica del geógrafo brasileiro Milton Santos; 3) la modernización latinoamericana, en especial los procesos de urbanización latinoamericanos, en clave cultural recuperando los planteos de Beatriz Sarlo, Néstor García Canclini y Jesús Martín Barbero. Asimismo, se retoman contribuciones de los estudios culturales británicos, especialmente de Edward Thompson y Raymon Williams y aportes del pensador francés Michel De Certeau, ya referido en el capítulo precedente.

3.1 La ciudad latinoamericana, una forma de vida históricamente situada a mitad de camino entre lo urbano y lo rural

La obra de José Luis Romero giró en torno a tres temas fundamentales: la cultura occidental, las ciudades y la vida histórica. Para él la ciudad era una “forma de vida histórica”. “La urbana es fundamentalmente una vida racionalizada”, decía. Una

invitación a “crear un estilo de vida y un lugar donde esta tendencia pudiera desplegarse de una manera plena, fructífera” (2009: 55).

A medida que fue creciendo, advierte Romero, la ciudad cumplió con mayor eficacia su papel de proyectar y presidir la expansión regional, subordinando inequívocamente el mundo rural al mundo urbano. Y cada vez más apareció como un reducto del estilo europeo-moderno de vida en tanto que el espacio rural conservó los resabios de las formas de vida tradicional y ofreció refugio para todos los que, de una u otra manera, pretendían soslayar el orden social vigente¹²⁰. En este marco, se profundizaba la escisión entre la urbe y el mundo rural. La sociedad urbana “eminentemente dinámica” se oponía gradualmente a la “rural”, “fuertemente estática”. Locus del proceso racionalizador, la ciudad devenía sinónimo de civilización mientras que el mundo rural era relegado a la ignorancia y la rutina primero y la barbarie después (Romero, 2009).

Preocupado por el papel que las ciudades cumplieron en el proceso histórico latinoamericano, Romero fue el primero en pensar la modernización de nuestras ciudades en su especificidad antropológica. Desde su perspectiva, la ciudad fue el principal instrumento de la colonización. Su instauración supuso la descalificación, negación y aniquilamiento de las tramas culturales nativas. “Todo lo que se oponía al desarrollo lineal y acelerado del mundo urbano y europeizado era condenable, constituía una rémora y merecía ser eliminado [...], sólo la sociedad integrada dentro del sistema económico que controlaba el mundo urbano y civilizado, constituía el ámbito que era necesario promover...” (2009:310). Vacía, inerte y amorfa América Latina -imaginaba el colonizador- sería una nueva Europa, gracias al despliegue de la sociedad urbana, sus modelos culturales, sistema de ideas y técnicas afines. Era el proyecto moderno que pretendía racionalizarlo todo. Pero la realidad, social y cultural

¹²⁰ Las zonas de frontera o no incorporadas a la ciudad fueron los espacios del “gaucho”, figura rebelde por antonomasia. A fin de mantener su independencia, el gaucho vivía en ranchos aislados. Reacio al trabajo metódico, hallaba en el pastoreo una forma de vida “libre” que combinaba trabajo y juego. Ajeno a la refinada urbanidad de la gente de la ciudad, el gaucho y su prole eran la expresión de una cultura diferente: otras normas, otros ideales, otros usos y, sobre todo, otro lenguaje. Como el esclavo o el indio, el gaucho estaba al margen de la sociedad “legítima”, era parte de una sociedad inferior. Cuando penetró en las ciudades lo hizo ocupando los espacios reservados para las gentes ignorantes y bárbaras: los suburbios, pues la “verdadera” ciudad le pertenecía a la gente decente (Romero, 2009).

latinoamericana ya era caótica. La audacia de dicho proyecto desató desde el primer momento respuestas imprevistas y, en general, el designio fue frustrado. Todos aquellos elementos negados e ignorados, comenzaron una solapada y lenta penetración. Pues los sometidos, sostiene Romero “aceptaron las creencias que les eran impuestas, pero las tradujeron a sus propios términos y crearon, al mismo tiempo, una extraña simbiosis entre lo propio y lo adquirido” (2009:108). Mesclas e hibridaciones que el autor observó, por ejemplo, en las relaciones e interpenetraciones entre lo urbano y lo rural que atravesaron toda la historia latinoamericana. Pues Romero reconoce que en América Latina las distinciones y diferenciaciones entre ambos términos nunca fueron perfectas: “nuestra historia es urbana y rural”, decía (2009:10). Un párrafo significativo en este sentido, es el que le dedica a la discusión sobre las fronteras urbanas y rurales, donde menciona como caso paradigmático a la ciudad de Río Cuarto (escenario del presente estudio). En sus palabras: “Durante mucho tiempo, desde el siglo XI en adelante, en el mundo occidental cristiano los límites entre el campo y la ciudad han sido tan imprecisos como se puede comprobar hoy al recorrer San Andrés de Giles, Junín o Río Cuarto, ciudades en las que se percibe claramente ese fenómeno, típicamente argentino y latinoamericano, de una especie de disolución de la ciudad en el campo” (2009:103).

Por último, importa señalar que Romero analizó con ojo crítico que hacia 1880 las grandes ciudades latinoamericanas comenzaban un significativo proceso de desarrollo y transformación edilicia motivado por factores económicos tendientes a orientar la producción al mercado mundial. Simultáneamente se fue transformando el estilo de vida. “Una suntuosa avenida, un parque, o acaso la costumbre de reunirse en un club, o la de adoptar ciertas modas, parecían garantizar a la antigua aldea su paso hacia la condición de metrópoli”, concluye (2009:340). De a poco, las ciudades se vieron “desbordadas” por nuevos contingentes que se incorporaban a la vida urbana, resultado algunas veces del éxodo rural y otras, de la aparición de grupos inmigrantes¹²¹. La presencia de más y más gente, advierte el autor, generó una

¹²¹ Comenzaba a constituirse en Latinoamérica “una ciudad multitudinaria”, cuya imagen seductora es retratada por Romero en la siguiente cita: “Quienes salían de las áreas rurales para intentar otro modo de vida no soñaban con el pueblo vecino o la modesta ciudad regional. Buscaban la imagen de la

escisión de la sociedad urbana en la que se contrapusieron dos mundos: la sociedad tradicional y la sociedad anómica. La primera homogénea y normalizada, la segunda heterogénea, caótica y desigualmente situada tanto física como socialmente. Así, desde los rancharíos ubicados en la periferia, los inmigrantes –rurales y extranjeros– contemplaron el lujo ostentoso de la sociedad moderna normalizada. Dentro y fuera del perímetro urbano introdujeron el “vivo recuerdo de sus lugares de origen: no fue sólo la vivienda lo que denotó la supervivencia de lo rural: fueron también las costumbres y creencias...” (2009:362). Marginalmente situados, estos grupos “denotaban su tradición campesina o provinciana”, “su inadaptación a las pautas urbanas”. Para el resto de la población, analiza Romero, eran “la gente de las barriadas, de los rancharíos” a quienes se les adjudicaban “actitudes comunes derivadas de la marginalidad” (2009: 373). En un contexto contemporáneo serían “la gente de las villas” o en el caso de la ciudad de Río Cuarto como muchos grupos vulnerables vivieron históricamente en cercanías al curso del agua, son conocidos como la “gente de la orilla del río”. Conforman la llamada “cultura de la pobreza” (según lo expresa Romero citando a Oscar Lewis), donde “vivir es siempre una creación estupenda”. Una creación que, a decir del autor, ha “elaborado un pequeño sistema de normas en el que se ha instaurado un principio caro al resto de los grupos sociales: el de la solidaridad” (2009:285). Pues lo que allí se observa, no es sólo un modo de vida material subsidiaria de los desperdicios del mundo industrial; sino también “un modo de vida moral, subsidiaria de una sociedad de consumo” (2009:376).

3.2 Racionalidades, coexistencias y tensiones en la ciudad latinoamericana

En consonancia con los aportes de Romero, Santos (2000) reconoce que la racionalidad moderna no se realiza de manera total ni homogénea, pues en las ciudades latinoamericanas permanecen zonas donde su presencia es menor y aún

metrópoli que se manifestaba sobre todo en dos cosas: el trabajo urbano –en compañía, con gente alrededor– y el ambiente urbano –luces nocturnas, diversiones populares los domingos; pero también un lugar para vivir que permitiera el derecho de reclamar los beneficios de la vida urbana que no se podían pretender en el ámbito rural, y los beneficios de los bienes de consumo del mundo contemporáneo, difíciles pero no inaccesibles” (2009: 367).

inexistente, y donde caben otras formas de expresión que tienen sus propias lógicas. Así, frente a la racionalidad dominante y desde el punto de vista de los actores no beneficiados se puede hablar de “irracionalidad”, es decir de producción deliberada de situaciones no razonables. Objetivamente, agrega el autor, se puede decir también que a partir de esa racionalidad hegemónica, se instalan paralelamente “contraracionalidades”. Desde un punto de vista social, ambas experiencias se localizarían entre los pobres, los migrantes, los excluidos y las minorías; desde el punto de vista económico, entre las actividades marginales, tradicionales o recientemente marginalizadas; desde un punto de vista geográfico, en las áreas menos modernas y más opacas, convertidas en irracionales para los usos hegemónicos.

Irracionalidades o contraracionalidades “constituyen en verdad y sustancialmente, otras formas de racionalidad, racionalidades paralelas, divergentes y convergentes al mismo tiempo” (2000:261) y se definen por su incapacidad de subordinación completa a la racionalidad dominante. Gestadas al calor de la precariedad de existencia de una parte importante de la población, estas “formas alternativas de racionalidad” emergen como resultado de una adaptación creadora a la realidad y devienen indispensables para la supervivencia diaria.

A contracorriente de las clásicas lecturas sobre la “pobreza”, sin desconocer las condiciones de precariedad, Santos focaliza su atención no sólo en las “carencias” del sector (por ej. carácter informal, no moderno, problemático), sino también en su capacidad de agencia, creatividad e inventiva -condicionada mas no determinada- para hacer frente a la racionalidad urbana excluyente¹²². Desde su perspectiva, el avance de la racionalidad moderna no disuelve las realidades locales. La materialidad de las cosas y la objetividad de la sociedad permiten, metafóricamente, decir que en

¹²² En el capítulo primero de su estudio “Pobre’, como siempre...” Alicia Gutiérrez (2007) realiza una interesante revisión de las perspectivas empleadas habitualmente para analizar la “pobreza urbana” en América Latina. Frente a las lecturas “clásicas”, cuyos énfasis habituales recaen sobre las carencias y privaciones, la autora asume otra posición más próxima al planteo de Santos. Centrando su análisis en las estrategias de reproducción social desplegadas en una barriada pobre de la ciudad de Córdoba (Argentina), la investigadora intenta invertir y superar la cuestión de las “carencias” para interrogarse acerca de “lo que los pobres tienen”, de los “recursos”, de las “movilizaciones” y de las “estrategias” que ponen en marcha para resolver su existencia cotidiana en la ciudad. Salvando las diferencias, nos importa resaltar el enfoque adoptado por ambos investigadores ya que, como veremos a lo largo de este apartado, consideramos que dicho posicionamiento intelectual y político es asumido -de manera directa o indirecta- por todos los pensadores latinoamericanos aquí referenciados.

la ciudad latinoamericana el tiempo de la racionalidad instrumental convive con otros tiempos y desea disolverlos. No obstante, esto es posible sólo parcialmente. “Desvalorizada”, la materialidad no plenamente conforme con la modernidad -por caso, los carromatos tirados por caballos que diariamente recorren la ciudad- es reutilizada por capitales y personas “desvalorizadas” que se localizan generalmente en las porciones del espacio citadino “devaluadas” –asentamientos precarios, poco urbanizados, etc.-. Desde allí, estos sectores sociales realizan formas consecuentes de vida, donde el cálculo es innecesario y la emoción posible. El cuadro ocupacional es altamente dinámico y flexible y se sustenta en el propio medio geográfico. Las relaciones personales, atravesadas por un contenido comunicacional más alto, son más directas, frecuentes y menos pragmáticas y el intercambio resultante es creador de cultura e intercambio económico¹²³. Así, a decir del autor, el “consumo imaginado pero no atendido” de los sectores populares termina produciendo una “incomodidad creadora” que los lleva a desplegar prácticas de apropiación y resignificación de las psicoesferas y tecnoesferas citadinas, encontrando nuevos usos y finalidades para objetos y técnicas, nuevas articulaciones prácticas y nuevas normas de vida social y afectiva. Observaciones que le permiten sugerir que en América Latina “el

¹²³ Respecto de la importancia que revisten las relaciones de reciprocidad y ayuda mutua en las estrategias de supervivencia de los sectores populares, importa recuperar algunos aportes significativos. En 1975, en su libro “Cómo sobreviven los marginados”, síntesis de un estudio antropológico de una barriada de la ciudad de México, Lomnitz advertía que las redes de intercambio recíproco constituían un mecanismo de supervivencia básico de ese colectivo. Diez años después, en su estudio sobre las relaciones de parentesco y ayuda mutua en los sectores populares urbanos de Buenos Aires, Ramos (1984) confirmaba las hipótesis oportunamente postuladas por Lomnitz y sostenía que las redes de ayuda mutua se configuraban como recursos alternativos claves para la solución de las carencias a las que se enfrentan diariamente las familias pobres. Más cerca en el tiempo y en el espacio, Gutiérrez (2007) en su estudio sobre estrategias de reproducción social en la pobreza de un barrio pobre de la ciudad de Córdoba, diría que entre las estrategias de las unidades domésticas insertas en condiciones objetivas desfavorables, existen prácticas relacionadas con la participación en redes de intercambio recíproco y ayuda mutua, al igual que los estudios mencionados, se revelan centrales en la sobrevivencia de los sectores populares.

En términos generales, las autoras referenciadas definen a las redes de intercambios recíprocos o ayudas mutuas como un entramado de relaciones informales que se apoyan en estructuras institucionales “tradicionales” (parentesco, vecindad, amistad y compadrazgo) en el marco de las cuales se intercambian bienes y servicios, múltiples recursos materiales y sociales (por ej. favores). Donde lo central de estos intercambios no reside sólo en la utilidad que puedan presentar como ayuda para la organización de la vida doméstica, sino también en la permanente recreación que -a través de estos intercambios- se realiza de los vínculos, ya sean de familia, amistad o vecindad que garantiza, en última instancia, la continuidad de la red, la actualización permanente de la confianza y la reciprocidad (la disponibilidad efectiva del otro), en tanto que recursos cruciales e indispensables para la resolución de la existencia grupal e individual.

aprendizaje y la crítica a la racionalidad hegemónica se hacen a través del uso de la técnica y de la experiencia de escasos” (2000:260).

La yuxtaposición de estas racionalidades diversas, dirá Santos, hace de la ciudad una “diversidad socioespacial” (2000:261) que reúne en su interior áreas con los más diversos contenidos técnicos y socioeconómicos. En ella coexisten, la mayoría de las veces en tensión y conflicto, las “áreas luminosas o inteligentes” sede de los vectores de la modernidad y las “zonas opacas o necias” que escapan a la regulación racional hegemónica; esto es, todos los tipos de capital, los niveles técnicos, las formas de trabajo y de vida. En este sentido, coexistencias y entremezclas, yuxtaposiciones y tensiones son una constante en la caracterización que Santos ofrece sobre la ciudad latinoamericana. Alejada del modelo urbano ideal que instituye un espacio racional, ordenado y claramente delimitado, la urbanidad vista en clave latinoamericana evidencia que los afanes de comprensiones e interpretaciones totalizadoras son intentos en vano, pues se alejan de las lógicas y dinámicas reales de nuestras ciudades y terminan invisibilizando su complejidad y riqueza característica.

3.3 Los procesos de urbanización en clave cultural

Otra forma de adentrarnos en los cambios experimentados por las sociedades latinoamericanas en su particular desplazamiento de lo tradicional a lo moderno, de lo rural a lo urbano, prestando especial atención a la cultura y sus derivas. Como ya hemos observado, referirse a lo urbano y a su materialización en la ciudad es mucho más que “delimitar un territorio”. Al espacio físico hay que agregarle la sociedad urbana y sus múltiples transformaciones, las cuales a nivel cultural suponen cambios en los vínculos, relaciones y subjetividades grupales; sentidos, valores y creencias; estilos de vida, etc. Transformaciones que en el caso latinoamericano no han sido radicales, sino que en general han instaurado una trama de tensiones irresueltas. Esto porque entre los rasgos distintivos de la modernidad latinoamericana se destaca el hecho de que “no necesariamente conlleva la eliminación de tradiciones y recuerdos pre modernos, sino que surge de ellos, transformándolos en el proceso” (Rowe y Schelling, 1993:15). Así, la avanzada de la urbe como un tipo de organización social que pretendía ordenar la vida social a través de distintos dispositivos de

disciplinamiento se encontró en el camino con procesos no siempre en línea que llamaron la atención de algunos autores latinoamericanos. A lo fines de nuestro estudio, nos importa destacar los aportes de Martín Barbero (1987; 2002; 2004), Sarlo (1988; 1992; 2009) y García Canclini (1997, 2001) quienes, más allá de sus particularidades, reflexionan en torno a las coexistencias de lo tradicional y lo moderno, lo rural y lo urbano en tanto rasgo típicamente moderno, a la vez que proponen categorías teórico-metodológicas para su análisis y comprensión.

a) La modernidad periférica y la imaginación técnica

En “Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930” Sarlo aborda la ciudad de Buenos Aires como escenario de la modernidad y de la modernización. Identifica y describe las transformaciones que conlleva la experiencia de una trama social nueva. El nuevo paisaje urbano, la modernización de los medios de comunicación y sus impactos sobre las costumbres arraigadas, las nuevas sensibilidades urbanas son algunos de los temas que llaman su atención y la de los intelectuales de la época. La ciudad misma deviene objeto de análisis, pues a decir de Sarlo, “es objeto de debate ideológico estético: se celebra y se denuncia la modernización, se busca en el pasado un espacio perdido o se encuentra en la dimensión internacional una escena más espectacular” (1988:28).

Retomando la idea de “modernidad periférica” Rowe y Schelling advierten que el calificativo ‘periférica’ “es empleado irónicamente para ilustrar la premisa paternalista de que las naciones latinoamericanas son incapaces de una modernidad apropiada -como la de los países avanzados- y afirmar que Buenos Aires sí logrará su propia modernidad a principios del siglo XX” (1993:46). Posición que parece apoyar la idea de una modernidad latinoamericana distinta, con carácter propio. Con la expresión “modernidad periférica” Sarlo intenta también sintetizar la densidad semántica de un periodo que entrelaza elementos contradictorios que no terminan de unificarse en una línea hegemónica. La hipótesis de la autora es que estamos ante una “cultura de la mezcla donde coexisten elementos defensivos y residuales junto a los programas renovadores; rasgos culturales de la formación criolla al mismo tiempo que un proceso descomunal de importación de bienes, discursos y prácticas

simbólicas” (1988:28). En ese marco, la mezcla se presenta no como un rasgo transitorio, sino como una forma ya ‘clásica’ de respuesta y reacondicionamiento.

Las mezclas y coexistencias que caracterizan a la cultura argentina y latinoamericana -ya destacadas por Romero y Santos- se traducen en dos figuras contrapuestas que Sarlo denomina la ciudad “sólida” y ciudad “efímera”. La primera asociada a los vectores del progreso y la modernidad. La segunda caracterizada como la “ciudad de los galpones de chapa levantados de un día para el otro, casuchas donde duermen los trabajadores recién llegados a Buenos Aires” como una postal de principios de siglo XIX (2009:59). Lo que a principios de la década del ’30 se transformó en las “villas miserias dentro de la ciudad” y que sigue hasta la actualidad. Una postal que se esperaba fuera “pasajera” y pasó a ser “permanente” configurando los escenarios cotidianos de ciudades capitales e intermedias de Argentina y Latinoamérica, fundamentalmente a partir de la década de los ’90, apunta Sarlo. En la actualidad, ambas experiencias ciudadinas forman parte de la diversidad sociotécnica característica de las ciudades latinoamericanas. Pues, cuando aquella ciudad “efímera” en principio pasajera pasó a formar parte de lo “acostumbrado, esperable, normal” dejó de ser una situación transitoria a la modernidad, para configurarse como “inconclusión definitiva” (2009:73) y el progreso se volvió “pauperización periférica”, sentencia Sarlo.

La coexistencia de ambas ciudades no siempre implica convivencia. En “Ciudad vista” (2009) la autora observa que las materializaciones de la técnica moderna, por caso los shopping con sus características de orden, claridad, limpieza y seguridad contrastan fuertemente con los vendedores ambulantes y los carreros quienes, con su estética de bricolaje, “irritan” el orden racional moderno. En este marco, la “ciudad sólida” aunque discursivamente se presente como una ciudad de y para todos, en la práctica despliega diversos mecanismos que habilitan y/o restringen, prohíben y sancionan la circulación y permanencia de aquellos actores cuyas actividades y sistemas sociotécnicos no se adecuan a los parámetros de urbanidad convenidos. Los carreros, a decir de Sarlo, representan un claro ejemplo pues forman parte de “lo no deseado de la ciudad, lo que se quiere borrar, alejar, desalojar, trasferir, transportar, volver invisible” (2009:66).

Frente al carácter excluyente de la racionalidad urbana, Sarlo considera que con sus saberes y técnicas los sectores populares enriquecen la diversidad socioespacial, manifiesta tanto en la producción de sus materialidades, como por sus formas de trabajo y vida. Sus invenciones técnicas no gozan de legitimidad pública, ni se integran del todo a una jerarquía socialmente aceptada de conocimientos. “Se trata de saberes y prácticas que entrecruzan modernidad y arcaísmos, ciencia y para-ciencia, empirismo y fantasía” (Sarlo, 1988:55)¹²⁴. Y que dan como resultando “objetos anfibios”, esto es, que provienen de un mundo, son reciclados y persisten en otros registros. Retomando el caso de los carreros, sirven de ejemplo los Cds en desuso que junto a una tapa de gaseosa y un clavo se convierten en las luminarias de los carromatos tirados por caballos. A decir de Sarlo, estas intervenciones en el mundo de los objetos idénticos provenientes de la industria establecen una tensión entre el soporte material originario y el trabajo manual sobreimpreso. Éste último promueve la “personalización” del objeto, el cual sin dejar de ser un útil, poseen muchas veces “un plus de sentidos” que excede la estricta necesidad. “Se personalizan tanto como se deforman, rompen y fallan [...] son parte del propio mundo” (2009:45)¹²⁵.

¹²⁴En “La imaginación técnica” (1992) Sarlo intenta explicar y comprender estos saberes e invenciones técnicas. En consonancia con sus planteos, resuenan los aportes de Ginzburg (1976) relativos a los saberes de la conjetura o los saberes indiciarios que menciona Ford (1994) en alusión a las culturas de las crisis, del rebusque y el reciclaje. Según Ford, los pobres, que constituyen la mayoría en la ciudad, sobreviven con base en saberes indiciarios, en conjeturas, en un conocimiento primordialmente corporal. Un saber de la conjetura, y de la coyuntura, que no es síntesis sino unión de diversos saberes y de pequeñas hipótesis. Múltiples experticias y conocimientos que se transmiten -y perfeccionan- en el diálogo y la conversación cotidiana; que son a la vez corporales e intelectuales, mentales y emocionales. Saberes residuales e indiciarios que, a decir de Barbero (1991) atraviesan las estrategias de la producción de sentido, de significación de la vida, del trabajo, de la calle, del ocio a partir de las cuales no sólo se sobrevive, sino también se recrea y produce la ciudad.

¹²⁵ En consonancia y complementando las observaciones de Sarlo respecto de los procesos de “personalización” de los objetos cotidianos, Igor Kopytoff (1986) se interroga por las mercancías desde un punto de vista cultural. Entre otras interesantes consideraciones, el antropólogo sostiene que la fase mercantil en la historia vital de un objeto no agota su biografía, pues está culturalmente regulada, y su interpretación queda siempre abierta en cierto grado a la manipulación individual y grupal mediante procesos de “singularización” o personalización en términos de Sarlo. La importancia de estos procesos reside en que nos permite interrogarnos por las formas sutiles en que se entretejen las fuerzas de la mercantilización y la singularización; el modo en que se “escamotean” las reglas al moverse de una esfera a otra; la manera en que se transforma aquello que es intransformable en términos formales; y, por último, la forma en que se organizan las esferas y se reordenan las cosas dentro de ellas a lo largo de la historia.

Recuperando los aportes de Kopytoff, Sanín Santamaría lleva a cabo un estudio titulado “Estéticas del consumo: configuraciones de la cultura material” (2006) con el objetivo de reconocer la manera en que los objetos son puestos en práctica por sus consumidores. En ese marco, el autor sistematiza

En ese ejercicio de personalización de los objetos, dirá Benzecry (2000), Sarlo encuentra testimonios de una cultura-otra no como expresión autónoma, sino en intersección permanente con la cultura dominante-oficial. Expresiones que remiten a otro “mundo de significaciones” susceptible de ser reconstruido en las operaciones tecnológicas de reciclado y collage, las prácticas de invención y reappropriación, las mezclas e hibridaciones que los sectores subalternos despliegan cotidianamente. Ocultas y silenciadas, estas expresiones “ajenas” a los imperativos de la razón son sistemáticamente negadas e invisibilizadas. Pues como sostiene Reguillo la ciudad no es solamente el escenario de prácticas sociales diversas, es fundamentalmente el espacio donde se intenta ordenar esa diversidad, “de los choques, negociaciones, alianzas y enfrentamientos entre diversos grupos sociales por las definiciones legítimas de los sentidos sociales de la vida” (2006:35).

b) Multiculturalidad e hibridismo cultural

En “Imaginarios Urbanos”, Néstor García Canclini se pregunta “¿Qué significa sostener que América Latina no avanza en forma homogénea y conjunta en la modernización, que la heterogeneidad multitemporal y multicultural que la constituye no es un obstáculo a eliminar sino un dato básico en cualquier programa de desarrollo e integración?” (1997:31). En línea con los planteos de Sarlo, el autor entiende que la búsqueda no pasa por entender qué es lo específico de la cultura urbana o qué la diferencia de la rural¹²⁶, sino cómo se da la “multiculturalidad”, la coexistencia de múltiples culturas en un espacio que aún llamamos urbano. Y agrega: “Vivimos la tensión entre tradiciones que todavía no se van (tradiciones barriales, de formas de

múltiples prácticas de reappropriación entre las cuales se destacan aquellas relativas a procesos de “personalización”. Asimismo, intenta dilucidar las relaciones entre estas prácticas, los saberes técnicos y conceptuales y las tácticas cotidianas que diversos sectores sociales emplean para resolver sus cotidianos manteniéndose relativamente al margen de la cultura de consumo oficial.

¹²⁶ García Canclini considera que la oposición urbano-rural como clave explicativa de los procesos de urbanización debe ser problematizada. Al respecto, señala que estamos ante “una diferenciación descriptiva que no explica las diferencias estructurales ni tampoco las coincidencias que a veces se dan entre lo que ocurre en el campo o en las pequeñas poblaciones y lo que ocurre en las ciudades” (1997:69). En este sentido, el autor nos invita a reflexionar sobre los procesos de penetración de lo urbano sobre lo rural o viceversa, de lo rural en lo urbano; las intersecciones, entrelazamientos que se dan entre ambos y que vuelven insuficientes o insatisfactorias las definiciones de lo urbano por oposición a lo rural.

organización y estilos de comunicación urbanas) y una modernidad que no acaba de llegar a los países latinoamericanos, cuya precariedad no impide, sin embargo, que también lo posmoderno ya esté entre nosotros” (1997:87). Y ejemplifica: “Uno ve, de pronto, campesinos circulando, aún en carros con caballos, usos de espacios urbanos que parecen campesinos, como si nunca fuera a pasar un coche, es decir, intersecciones, entrelazamientos entre lo rural y lo urbano, que vuelven insuficiente o insatisfactoria esa definición de lo urbano por oposición con lo rural” (1997:70). Así, a decir del autor, el problema no es que no nos hayamos modernizado sino, la manera contradictoria y desigual en que se ha dado dicho proceso.

Su hipótesis es que la incertidumbre sobre el sentido y el valor de la modernidad deriva no sólo de lo que separa a las naciones, etnias y clases, sino de los cruces socioculturales en que lo tradicional y lo moderno se mezclan. Con esto alude a varios procesos de “reconversión”: la reconversión económica y simbólica con que los migrantes adaptan sus saberes para vivir en la ciudad, así como cuando los obreros reformulan sus jornadas laborales ante las nuevas tecnologías productivas sin abandonar sus antiguas creencias o cuando los movimientos sociales insertan sus demandas en la televisión e Internet, por nombrar solo algunos ejemplos.

En términos de García Canclini (1997), la racionalidad moderna obcecada por el orden y la clasificación estructuró el uso del espacio y la vida de los consumidores, prescribió comportamientos y modos de percibir adecuados. En ese marco, intentó distribuir los objetos y los signos en lugares y categorías discretas: las mercancías en las tiendas, los objetos del pasado en el museo. Sin embargo, la dinámica urbana contemporánea “trasgrede a cada momento ese orden”, pues en la ciudad los intereses mercantiles se cruzan con los históricos, los estéticos y comunicacionales. Y es en el contexto de la vida cotidiana y el desarrollo tecnológico, especialmente vinculados a los sectores populares, donde García Canclini (2001) observa una gran cantidad de prácticas “creativas” y procesos de hibridación. Allí, la necesidad y el reciclado, la imaginación y la inventiva dan como resultado soluciones técnicas “híbridas” apropiadas a los estilos de vida, representativas de las historias locales y depositarias de importantes significaciones socioculturales. Esto porque más allá de que los discursos oficiales y los mensajes de los medios masivos juzguen prioritario la

incorporación de innovaciones técnicas, los sentidos concretos de dichas tecnologías –advierde el autor- se construyen en los modos en que se institucionalizan y socializan en la vida diaria de la gente. Lejos de incorporar las tecnologías linealmente, situados en el marco de sus cotidianidades, los actores sociales les sobreimprime usos diversos y contradictorios, las hace dialogar con la memoria y las vuelve, finalmente, parte de un proceso mayor en el que se suceden disputas, negociaciones y/o reappropriaciones diversas. A modo de ejemplo, el autor alude a la combinación de prácticas de salud científicas y tradicionales -ir al médico y al curandero-, lo cual representa una manera transaccional de aprovechar los recursos de ambas medicinas. Mediante esta combinatoria, dirá García Canclini (2001), los usuarios revelan una concepción más flexible que el sistema médico moderno sacralizado en la alopátia, y que muchos folkloristas extremos que idealizan la autonomía de las prácticas tradicionales. Desde el punto de vista del usuario ambas modalidades terapéuticas son complementarias, funcionan como repertorios de recursos a partir de los cuales efectúan transacciones entre el saber dominante y popular.

Múltiples experiencias y situaciones de hibridación, como la anteriormente descrita, han implicado un desafío para el pensamiento social preocupado por explicar los enigmas de nuestro proceso de modernización “inconcluso” y “periférico”. En ese marco, García Canclini (2001) elabora su tesis sobre los procesos de modernización latinoamericano ya no como una relación de oposición entre lo tradicional y lo moderno sino, más bien, como un movimiento de hibridación entre elementos de las culturas popular y erudita con la cultura de masas, que produce un nuevo movimiento, definido a partir de la idea de “hibridismo cultural”. Reconociendo los límites de los conceptos clásicos de “sincretismo” y “mestizaje”, el autor propone el análisis de los procesos de entrecruzamiento e intercambio culturales a partir de la noción de hibridación, definida como aquellos “procesos socioculturales en los que estructuras o prácticas discretas, que existían de forma separada, se combinan para generar nuevas estructuras, objetos y prácticas” (2001:14). La palabra hibridación, advierde el autor, posee mayor ductilidad para nombrar esas mezclas en las que no sólo se combinan elementos étnicos o religiosos, sino que se entrelazan con productos de las tecnologías avanzadas y con procesos sociales modernos o

posmodernos¹²⁷. La noción de hibridación, por tanto, trasciende las relaciones de oposición entre lo popular, lo culto y lo masivo; lo lúdico y lo racional; lo mítico y lo tecnológico; en una palabra, entre lo tradicional y lo moderno, volviéndose una categoría que, basada en el principio de la interculturalidad y en la convivencia de temporalidades transhistóricas, niega la simplificación binaria como matriz explicativa de la realidad y de la dinámica social a favor de una perspectiva que reconoce en la interpenetración de elementos aparentemente dispares la propia esencia de esa dinámica.

A la hora de analizar estos desplazamientos y tensiones la noción de “desterritorialización” (vinculada, por ejemplo, a los procesos migratorios) deviene central, pues dentro de la perspectiva de García Canclini (2001), es una de las claves para comprender y explicar la constitución de estructuras y prácticas socioculturales híbridas¹²⁸. De acuerdo con su análisis, los movimientos de desterritorialización darían cuenta no sólo de las rupturas entre fronteras sociales y simbólicas en el contexto de la modernidad, sino que además, de manera más fundamental, posibilitarían la coexistencia de distintas temporalidades históricas en el interior de un mismo espacio social. Así, a diferencia de los análisis clásicos que entienden los procesos de modernización como un movimiento que se sobrepone a lo tradicional, mediante el avance de la racionalización de las formas sociales -foco importante en el pensamiento de Max Weber-, el análisis de García Canclini destaca cómo el continuo intercambio entre lo tradicional y lo moderno está en la base de los movimientos de reorganización cultural típicos de nuestra “modernidad periférica”, los cuales estarían marcados precisamente por la creciente ruptura de las fronteras y delimitaciones

¹²⁷ A los fines de ahondar en las diferencias y similitudes entre los distintos conceptos, se recomienda consultar “Hibridismo cultural” (2003) de Peter Burkert, particularmente los capítulos “Diversidad terminológica” y “Conceptos controvertidos”, donde el autor realiza un repaso por los distintos términos empleados habitualmente para describir los procesos de interacción cultural y sus consecuencias. Entre otros, menciona las nociones de fusión, mestizaje, sincretismo, negociación, creolización, acomodación, apropiación, traducción cultural, etc.

¹²⁸ Además de los movimientos de “desterritorialización”, García Canclini (2001) menciona otros dos procesos generadores de expresiones y situaciones susceptibles de ser calificadas como híbridas, a saber: a) “descolección” (quiebre y mezcla de las colecciones que organizaban los sistemas culturales); b) “la expansión de los “géneros impuros” (graffitis e historietas, fórmulas que desde un comienzo se desentendieron de las colecciones y permitieron el cruce de lo visual con lo literario, lo culto y lo popular, lo artesanal con la producción masiva e industrial).

rígidas, ontológicamente construidas por el proyecto moderno (Moebus Retondar, 2008). Desde esta perspectiva, el proceso de modernización latinoamericano implica por tanto procesos de racionalización en su sentido típicamente weberianos, con tendencias marcadas por procesos de hibridación cultural. Un entrecruce entre la racionalidad instrumental y elementos tradicionales, todo ello combinado y mezclado con las nuevas tecnologías y la producción cultural masiva. Esto es “...una heterogeneidad multitemporal de la cultura moderna que es consecuencia de una historia en la que la modernización operó pocas veces mediante la sustitución de lo tradicional y de lo antiguo” (García Canclini, 2001: 319).

“Entrar o salir de la modernidad” no presupone, entonces, una oposición, o hasta una opción ingenua entre racionalización y tradición. Por el contrario, desde la perspectiva de García Canclini, la decisión sobre entrar o salir de la modernidad implica la adhesión o no al reconocimiento de la hibridación como base de la propia modernización latinoamericana y de la posibilidad de que la modernidad no sea un proceso lineal sino un proceso situado, atravesado y moldeado por la pluralidad misma del orden social (Moebus Retondar, 2008).

c) Modernidad no contemporánea. Mestizajes y destiempos en la ciudad latinoamericana

A decir de Martín Barbero, la comprensión de nuestra “modernidad periférica” exige pensar en forma conjunta innovación y resistencia, continuidades y rupturas, el desfase en el ritmo de las diferentes dimensiones del cambio y las contradicciones. “Oponer modernidad a modernización acaba legitimando la visión de estos pueblos (latinoamericanos) como meros reproductores y deformadores de la verdadera modernidad que los países del centro construyeron” (2004: 283). Y agrega que esto impide comprender la especificidad de los procesos, la peculiaridad de los ritmos y la densidad de mestizajes y destiempos en que se produce nuestra modernidad. Modernidad latinoamericana que Martín Barbero califica como “discontinua y no contemporánea” y que entiende es preciso deslindar de la idea de atraso constitutivo, esto es, del atraso como clave explicativa de las diferencias culturales. La discontinuidad que se intenta pensar, advierte el autor, se sitúa en otra clave. Se trata

de un reconocimiento de la historia, “...de una reapropiación histórica del tiempo de la modernidad latinoamericana y su destiempo, abriendo brecha a la tramposa lógica con que la homogeneización capitalista aparenta agotar la realidad de lo actual” (1987:9). Esto, para poder comprender tanto lo que en la diferencia histórica ha puesto el atraso, pero no un tiempo detenido, sino un atraso que ha sido históricamente producido; como lo que a pesar del atraso hay de diferencia, de heterogeneidad cultural, en la multiplicidad de temporalidades del indio, del negro, del blanco y del tiempo que hace emerger el mestizaje. “Sólo desde esta tensión es pensable una modernidad que no se reduzca a imitación y una diferencia que no se agote en el atraso” (1997:126).

Al igual que García Canclini, Martín Barbero (2004) considera que la especificidad de América Latina es la de ser un espacio denso de intercambios, reapropiaciones y movimientos de mestizaje. Mestizaje que no es sólo aquel hecho racial del que venimos, sino la trama actual de modernidad y discontinuidades culturales, de formaciones sociales y estructuras de sentimiento, de memorias e imaginarios que revuelven lo indígena con lo rural, lo rural con lo urbano, el folklore con lo popular y lo popular con lo masivo. ¿De qué manera experimenta el ciudadano la ambigua modernización que viven nuestras ciudades?, se pregunta Martín Barbero (2004). Entre las distintas experiencias por él señaladas, nos importa destacar la de “desurbanización” o “ruralización de la ciudad”, la cual supone que, al igual que la urbanización física, la cultura de las mayorías que habitan la ciudad se halla a mitad de camino entre lo rural y lo urbano¹²⁹. Esto a raíz del aumento de la presión migratoria de los últimos años y la incapacidad de los municipios de frenar el deterioro de las condiciones de vida de las mayorías.

En ese marco de discontinuidades y destiempos, vecindades e intercambios se traza el mapa de las ciudades latinoamericanas a medio hacer, en las que cientos de

¹²⁹ Junto al proceso de des-urbanización (que es el que importa destacar, dada su afinidad con los procesos de ruralización de lo urbano y la condición de vida rurbana que llaman nuestra atención y que serán especialmente tratados en lo sucesivo) el autor identifica otras dos maneras de experimentar nuestra “ambigua modernización”. A saber: a) la “des-espacialización” asociada a la transformación de los lugares en espacios de flujos y canales y a la producción sin localización; b) el des-centramiento, vinculado a la pérdida de centro, la configuración de circuitos cerrados conectados por redes donde equivalen todos los lugares.

carros tirados por caballos coexisten con novedosas y luminosas infraestructuras; en las que la estética del audiovisual halla intensas complicidades con las oralidades culturales de las mayorías y en las que el hambre y el analfabetismo se cruzan a cada instante con los hipermercados y las pantallas electrónicas. Son estas tensiones, interpenetraciones y mescolanzas las que tornan enormemente complejo el espacio latinoamericano y frecuentemente fallidas, tanto las literaturas urbanas que tratan de narrarlo, como las intervenciones políticas que intentan planificarlo (Martín Barbero, 2004). A contracorriente de la racionalidad urbana excluyente, Martín Barbero señala la necesidad ineludible de asumir el desorden y la opacidad característica de nuestras ciudades. Pues allí, advierte, se expresan tanto las renovadas formas de marginación y exclusión social como los nuevos modos de estar juntos desde los que los ciudadanos experimentan la heterogénea trama sociocultural, la enorme diversidad de estilos de vivir, sentir y narrar. Una trama cultural que desafía los marcos de referencia y comprensión forjados sobre la base de identidades nítidas, de arraigos fuertes y deslindes clásicos. “Pues nuestras ciudades son hoy el ambiguo, enigmático escenario de algo no representable ni desde la diferencia excluyente y excluida de lo autóctono, ni desde la inclusión uniformante y disolvente de lo moderno” (2004:276).

Lo popular en lo urbano. Resistencias del margen

En la reconstrucción histórica que Martín Barbero (2002) realiza del sentido asignado a la noción de “culturas populares”, reconoce que es a Gramsci a quien le debemos el desbloqueo de la cuestión cultural en el marxismo y la apertura al tema de la cultura popular. En el marco de su noción de “hegemonía”, el teórico italiano piensa en la dominación ya no como imposición desde un exterior y sin sujetos, sino como un proceso en el que una clase hegemoniza en la medida en que representa intereses que también reconocen de alguna manera como suyos las clases subalternas. Y “en la medida” significa aquí que no hay hegemonía, sino que ella se hace y rehace permanentemente en un “proceso vivido”, hecho no sólo de fuerza y represión sino también de lucha por la producción y apropiación del sentido. Revalorizando el espesor de lo cultural como campo estratégico en la lucha, Gramsci entiende a la cultura popular en sentido fuerte como concepción del mundo y de la vida, opuesta a

las “concepciones oficiales”. La cultura popular es una cultura subalterna, pero no es un mero reflejo de la cultura hegemónica. Se trata de una cultura inorgánica, fragmentaria, degradada, pero también poseedora de una particular tenacidad, una espontánea capacidad de adherirse a las condiciones materiales de la vida y sus cambios, y a veces un valor progresista y transformador.

Desde una lectura que combina los planteos de Gramsci y Paulo Freire, Martín Barbero, (1987) entiende lo popular desde una posición relacional, reconociendo el espacio conflictivo y las relaciones de dominio a través de las cuales se constituye. Frente a las tendencias culturalistas el autor concibe lo popular en su capacidad de materializar y de expresar el modo de vivir y pensar de las clases subalternas; las maneras como sobreviven y los artificios a través de los cuales filtran, reorganizan lo que viene de la cultura hegemónica, y lo integran y funden con lo que viene de su memoria histórica. Desde esa perspectiva, el autor afirma -no sin obstáculos- la presencia de lo popular en lo urbano¹³⁰. Una percepción nueva de lo popular ya no limitada al pasado (un pasado rural e indígena), sino ligada a la modernidad. Una matriz popular concebida como un entramado de sumisiones y resistencias, impugnaciones y complicidades que se tejen y destejen en el aquí y el ahora latinoamericano. Un “aquí” en el que la cultura popular nombra un espacio de conflicto profundo y una dinámica cultural insoslayable; y un “ahora” atravesado y sostenido por la no contemporaneidad entre los productos culturales y el lugar desde el que esos productos son consumidos por las clases populares en América Latina.

La no contemporaneidad entre las tecnologías y los espacios de uso

De las muchas tensiones descriptas y analizadas por Martín Barbero, nos importa centrarnos en las relaciones entre “tecnología en singular y culturas en plural”¹³¹.

¹³⁰ Afirmar lo popular en lo urbano, advierte Martín Barbero (1987), supone enfrentarnos a más de un obstáculo. Por un lado, el mito que ha identificado a lo popular con lo campesino, con el espacio rural como el resguardo de lo natural y simple. Que sería lo irremediablemente superado por la ciudad, identificado como lugar de lo artificial y lo complejo. Por otro, los problemas epistemológicos que provienen de la romántica identificación de lo popular con lo inmediatamente distinguible por la nitidez de sus rasgos. Obstáculo éste reforzado por aquel otro que identifica lo popular con una resistencia intrínseca, espontánea, que lo subalterno opondría a lo hegemónico.

¹³¹ Sin desconocer que cuando se refiere a “tecnologías” Martín Barbero está aludiendo especialmente a los medios de comunicación masiva, en el marco de este estudio recuperamos sus hipótesis y

Relación que anida una de sus hipótesis más fructíferas, a saber: la no contemporaneidad entre las tecnologías y el espacio social y cultural desde el que son utilizadas por los sectores populares. Una no contemporaneidad entre objetos y prácticas que no habla de atraso, sino de la brecha abierta en la modernidad por las culturas dominadas en su diferencia y en su resistencia (Martín Barbero, 2004). “Es de la tecnología de donde proviene hoy uno de los más poderosos impulsos hacia la homogenización, y es desde la diferencia y la pluralidad cultural como la uniformación tecnológica está siendo desenmascarada y enfrentada”, advierte el autor (2004:177).

La tecnología, como ya hemos visto, ha sido considerada históricamente como uno de los principales instrumentos de racionalización, ordenamiento y modernización. Tendencia que en la actualidad se traduce en un proceso creciente de “esquizofrenia tecnológica” susceptible de rastrearse a muchos niveles, desde la más elemental cotidianeidad hasta el de las grandes decisiones políticas y económicas. Proclamadas por los voceros del sistemas (dirigentes políticos y medios de comunicación, entre otros), las tecnologías son exhibidas fetichistamente e inocentadas (Martín Barbero, 2004). Se resaltan sus bondades y se las configura como meras herramientas dóciles y transparentes. Sin embargo, advierte el autor, pocas veces como hoy se ha hecho tan patente que la tecnología es la expresión más acabada de la racionalidad, e incluso la materialización de un modelo de sociedad, la realización de una cultura y del dominio en las relaciones culturales.

Así, desde la perspectiva de Martín Barbero -y en consonancia con los planteos críticos y constructivistas esbozados en el capítulo precedente- el dominio de la técnica supone un “terreno inmediato de luchas”. La inserción latinoamericana en la mundanidad técnica “no puede ser pensada como un automatismo de adaptación socialmente inevitable, sino más bien como un proceso densamente cargado de ambigüedades, de avances y retrocesos” (2004:261). En América Latina, la imposición acelerada de las tecnologías ahonda el proceso de esquizofrenia entre la máscara de modernización y las posibilidades reales de apropiación e identificación

consideraciones sobre el fenómeno tecnológico en Latinoamérica y las hacemos extensivas a una variedad más amplia de tecnologías modernas.

cultural. Y, en este sentido -dirá el autor- supone una “simulación”. Simulación en términos de Baudrillard, ya que estas tecnologías hacen visible el resto no digerible, no simulable, que desde la alteridad cultural se resiste a la homogenización generalizada. Un “resto” que a decir de Martín Barbero nada tiene que ver con la memoria nostálgica o con lo extraño y misterioso. Más bien se trata de la presencia actuante de las culturas populares, de una memoria del orden de las matrices culturales. Y decir matriz no es evocar lo “arcaico”, sino hacer explícito lo que carga el hoy, lo “residual” en términos de Raymond Williams (2009)¹³². Ese resto designa entonces “el sustrato de constitución de los sujetos sociales más allá de los contornos objetivos que delimita el racionalismo instrumental [...] Vetas de entrada a esas otras matrices dominadas pero activas” (Martín Barbero, 1987: 250).

Al pretender barrer toda diferencia no serializable, la racionalidad tecnológica termina movilizand o una serie de resistencias que, a decir del autor, configuran y prefiguran un modo de sociabilidad y de sociedad otra. Una economía moral -en términos de Thompson¹³³-, tanto política como simbólica que los sectores populares

¹³² En “Marxismo y Literatura” -publicado por vez primera en 1977- Williams (2009) construye un modelo para pensar la dinámica cultural contemporánea. Y propone una topología de las formaciones culturales que presenta tres “estratos”: arcaico, residual y emergente: “Arcaico es lo que sobrevive del pasado pero en cuanto pasado, objeto únicamente de estudio o rememoración [...] Lo ‘residual’ es lo que formado efectivamente en el pasado se halla todavía hoy dentro del proceso de cultura [...] como efectivo elemento del presente. [...] la tercera capa es la formada por lo ‘emergente’ que es lo nuevo, el proceso de innovación en las prácticas y los significados” (2009:167-169). Williams piensa que una cultura está compuesta por formas dominantes, residuales y emergentes para enfatizar la cualidad desigual, contradictoria y dinámica de un momento histórico determinado. Cada época histórica y sus hitos está atravesada por un proceso de relaciones dinámicas y contradictorias en el juego de las formas dominantes, residuales y emergentes. En este sentido, ni las formas residuales ni las emergentes, en ocasiones difíciles de distinguir, existen simplemente dentro de o junto a la cultura dominante, sino que operan en un proceso de tensión continua que puede tomar tanto la forma de la incorporación como de la oposición dentro de ella (Taylor, 2002). Respeto de lo “residual” -categoría que permite comprender las contradicciones que encierra el fenómeno tecnológico que buscamos retratar- no supone homogeneidad, sino que compartiría dos tipos de elementos: los que han sido plenamente incorporados a la cultura dominante o recuperados por ella, y los que constituyen una reserva de oposición, de impugnación a lo dominante, los que representan alternativas. Lo residual como alternativa o incluso como oposición a la cultura dominante supone, por tanto, la remisión a aquellos valores y significados que fueron creados en el pasado en sociedades reales y en situaciones reales, y que todavía parecen tener significación porque representarían áreas de la experiencia, la aspiración y el logro humanos que la cultura dominante rechaza, minusvalora o incluso es incapaz de reconocer (Taylor, 2002).

¹³³ En la puesta en historia de la noción de “culturas populares”, Jesús Martín Barbero (1987), dirá que la existencia de las diferencias culturales que viven y materializan las poblaciones locales, se verá trastornada desde el siglo XVII por el proceso que inicia la formación del Estado moderno sobre la base de la unificación del mercado nacional y la centralización del poder político. La vida de las

contraponen a la razón moderna, y que se expresa en sus maneras de asimilar y reciclar los ofrecimientos a su alcance para sobrevivir tanto física como culturalmente; en su incierta relación con el Estado y su lejanía del desarrollo tecnológico; en la persistencia de elementos que vienen de la cultura oral y del mantenimiento de objetos y saberes heredados; su percepción del tiempo, del sentido de la libertad, la solidaridad y el valor de la familia; factores todos relativamente incompatibles con la racionalidad dominante.

Ahora bien, para reconocer este relato –“que habitualmente queda fuera de lo visible, de lo decible y de lo enunciable” (Alabarces, 2008:25)-, es preciso realizar un desplazamiento desde las tecnologías en sí mismas a sus modos de acceso, adquisición y uso: a los procesos de imposición y dominación, pero también a las resistencias, reapropiaciones y rediseños. Esto es, interrogarnos por las mediaciones desde las cuales los actores sociales se vinculan con las tecnologías, las usan, se las apropian y resignifican. Mediaciones que remiten a la cultura cotidiana, las vivencias, sentires y significaciones no directamente políticas que estructuran el diario vivir y que inciden en las reconfiguraciones técnico-simbólicas de los sistemas sociotécnicos concretos¹³⁴. En este marco, cobran relevancia el barrio, las vivencias del trabajo informal, la familia, entre otros espacios y prácticas cotidianas donde tratan de abrirse camino otras lecturas y voces que subvierten a su modo las relaciones de poder¹³⁵.

culturas populares sufrirá entonces transformaciones de fondo a partir de la puesta en marcha de un largo proceso de enculturación que va dejando sin piso a las comunidades locales. El trabajo de Thompson -Costumbres en común (1995)- se ubica en ese contexto, relacionando estructuralmente la formación histórica de la clase obrera con las transformaciones en la experiencia y la cultura popular que él denomina “economía moral de la plebe”, por su resistencia, justamente, a la economía política del mercado.

¹³⁴ Hasta hace muy poco tiempo, nos recuerda Martín Barbero, las prácticas de que está hecho el vivir cotidiano, con las que la gente enfrenta la subsistencia y llena todo el sentido su vida, no fueron tenidas en cuenta. La cotidianeidad que no estaba inscripta en la estructura productiva fue considerada históricamente irrelevante e insignificante. Plantear la significación política de esas identidades, dirá el autor “...implica repensar la prioridad absoluta que la figura del trabajador-productor ha tenido a la hora de estudiar las luchas sociales, ya que al centrar en esa figura el mundo de la protesta social se despolitizó todo el resto” (2004:144). Sólo a partir de este desplazamiento podremos reconocer que toda la cotidianeidad no inserta inmediata y directamente en la estructura productiva lejos de ser irrelevante, evidencia prácticas y gestos política y culturalmente significativos.

¹³⁵ Según Martín Barbero (2004), el espacio social donde mejor se expresa el sentido de la dinámica que, desde lo popular, da forma a nuevos movimientos urbanos es el barrio. El barrio, en cuanto territorio de despliegue de la resistencia y la creatividad cultural. Pero acordes con una sociedad en la que la separación entre trabajo y vida opera en desvalorización de lo segundo. la mayoría de los

Donde emergen las manifestaciones de otra memoria, de otra matriz cultural que expresa y grita frente a lo que resulta hegemónico en el sistema cultural¹³⁶.

Con el objetivo de identificar aquellas expresiones normalmente invisibilizadas en y por el discurso dominante, Martín Barbero recurre a los aportes de Michel De Certeau (2000) quien propone una teoría de los usos como operadores de apropiación. Frente al avance de la racionalidad moderna que parece agotar la realidad de lo actual, el pensador francés advierte que existe un modo de hacer marginal, manifiesto en las solapas y en los bordes de las ciudades. Prácticas que, basadas en la “táctica” o arte del débil, fluyen como consecuencia de otras razones, no las que impone el dominio racional, sino las que crea el devenir contingente y las coyunturas del diario

estudios sobre la vida barrial lo reducen a espacios de la reproducción, a espacios de lo familiar y lo doméstico, negándose así a ver al barrio como un espacio de reconocimiento y construcción de identidades sociales. En la misma línea, el autor plantea que la vivencia del trabajo informal que subyace en la llamada economía informal, en la que se resuelve el “rebusque” como estrategia de supervivencia marginal, incentivada y consentida desde la propia economía neoliberal, con lo que en los sectores populares aún queda de rechazo a una organización del trabajo incompatible con cierta percepción del tiempo, cierto sentido de la libertad y del valor de lo familiar. Práctica y vivencia informal que para los economistas es sólo efecto del subdesarrollo, negándosele así la posibilidad de constituirse en una economía otra, que nos habla de que no todo destiempo por relación a la modernidad es pura anacronía, puede ser también “residuo” no integrado de una aún empecinada utopía (Martín Barbero, 2004).

¹³⁶ Recuperando el pensamiento de Martín Barbero y otros teóricos preocupados por lo “popular” en Latinoamérica, Alabarces (2008) intenta precisar a qué se alude cuando se habla de “resistencia”. Como toda una tradición académica se empeña en señalar, el punto de partida en la investigación sobre las culturas populares es que las relaciones de dominación, de hegemonización, de subalternización no significan ni pueden significar mera yuxtaposición o coexistencia: implican modificaciones mutuas, conflictos, negociaciones. De la misma manera, en esa tradición es crucial la idea de que dichas relaciones no consisten en la imposición activa de determinado orden sobre actores que se vuelven receptores pasivos del mismo. Lo simbólico, nos recuerda Alabarces (2008) es el espacio donde se puede leer una infinidad de juegos de posiciones donde los actores discuten, negocian, luchan –con distintos grados de énfasis y variadas posibilidades de éxito, que sólo pueden describirse en un análisis diacrónico y contextual- en torno de significaciones para así disputar posiciones de hegemonía. Desde ese lugar, la noción de “resistencia” describe la posibilidad de que sectores en posición subalterna (esto es, cualquier tipo de situación minoritaria) desplieguen acciones que puedan ser interpretadas, por el analista o por los actores involucrados, como destinadas a señalar la relación de dominación o a modificarla. Esta definición amplia supone la posibilidad de calificar como resistencias una enorme cantidad de prácticas; desde las explícitamente políticas hasta una amplia gama de prácticas y gestos formales e informales habitualmente negados por el discurso hegemónico. La resistencia, advierte Alabarces en consonancia con Martín Barbero, permanece en los pliegues, fisuras e intersticios. Se hallaría en el “principios de escisión” del que hablaba Gramsci: esa pertinaz posición diferencial de los subalternos que les permite pensarse, aún en las situaciones de hegemonía más impenetrables, como distantes y diferentes de las clases dominantes. Esa persistencia entre los grupos subalternos del impulso a lo alternativo, de la necesidad de construir, de manera dificultosa, negativa, asistemática e incluso contradictoria, sus gestos de resistencia -sea ella drásticamente política o más ampliamente expresiva, simbólica, desviada-.

vivir. Prácticas que nos hablan de un resto y un estilo particulares. Un “resto” que en términos de De Certeau (2000) está hecho de saberes inservibles a la instrumentalidad tecnológica que así marginados, cargan simbólicamente la cotidianeidad y la convierten en espacio de una creación muda y colectiva. Y un “estilo”, esquema de operaciones, manera de caminar la ciudad, de habitar la casa, de ver la televisión, un estilo de intercambio social de inventiva técnica y de resistencia moral.

Ahora bien, en consonancia con los planteos de los autores hasta aquí referenciados, interesa avanzar sobre un proceso y condición que ha sido someramente anticipado: la ruralización de lo urbano y la experiencia de vida rurbana resultante. Erigidos en y desde las tensiones y mixturas entre lo urbano y lo rural, los fenómenos referenciados sintetizan e ilustran las formas que asumen los procesos de modernización en América Latina. En este marco, la condición de vida rurbana refiere, por tanto, a una manera de experimentar la ambigua y contradictoria modernización de las ciudades latinoamericanas; da cuenta de la existencia y operatoria de una racionalidad “alternativa” a la razón formal¹³⁷, situada a mitad de camino entre lo moderno y tradicional, entre lo urbano y lo rural.

4. Ruralización de lo urbano y condición de vida rurbana. Una entrada posible a la modernización latinoamericana

Lo urbano por oposición a lo rural, vimos, ha sido una de las formas en que históricamente se han abordado los estudios urbanos dando lugar a la clásica mirada dicotómica. Ambas categorías asumen definiciones y asociaciones que propician formas de entender el mundo, marcos para comprender las experiencias y significados que engloban prácticas y políticas. Subyace, en ambas definiciones, una concepción de orden social.

¹³⁷ Que sea una racionalidad “alternativa” significa que reconoce parcialmente la validez de los principios y lógicas de la racionalidad formal dominante. Esto es, resulta de entender de modo diferenciado dichas premisas, siendo sus cursos de actuación, en consecuencia, también disimiles. Se caracteriza por su incapacidad de subordinación completa a la racionalidad instrumental dominante, la reconoce, mas no se agota en ella. Se presenta, entonces, como una racionalidad otra -no como expresión autónoma, sino configurada en y desde la intersección permanente con la racionalidad dominante. Reconoce lógicas y principios propios que la vuelven intrínsecamente coherente y válida.

Nuestro punto de partida supone que las experiencias concretas de urbanización, fundamentalmente las que ocurren en el ámbito latinoamericano, han puesto en cuestión la mirada urbano-rural en tanto que polos opuestos. “Mientras la tradición se ha vanagloriado de la ciudad en detrimento del campo, la práctica muestra ciertos revestimientos” (Méndez, 2005:115). Así, la dicotomía que por décadas ofició de eje para explicar el paso de un tipo de sociedad rural caracterizada desde el atraso y la carencia a otra sociedad moderna fundamentada desde la urbanización, el progreso y la racionalidad no resulta útil para atender cruzamientos y situaciones intermedias. Propone Méndez entonces “abrir lo rural a lo urbano, y viceversa, superar la tradicional oposición entre ambas categorías y hacer hincapié en su articulación” (2005:116).

4.1 La rurbanidad como fenómeno. Contexto

En “Relatos sobre la rurbanidad”, Cimadevilla y Carniglia -quienes cuentan con una importante trayectoria en el estudio de la comunicación, el desarrollo y la ruralidad- plantean que en una ficción que roza el ensayo, John Berger (2001) observa cómo, en gran parte del tercer mundo, los sistemas de tenencia de la tierra, la imposición de monocultivos para el beneficio de las empresas capitalistas, la marginalización de las granjas de subsistencia y, debido a ello, el ascenso de la población, “hacen que cada vez más y más campesinos se vean reducidos a un estado de pobreza tal que, sin tierra, sin semillas, sin esperanza, pierden toda su identidad social previa” (citado en Cimadevilla y Carniglia, 2009:75) Muchos de ellos, advierte Berger, “...se aventuran en las ciudades, en donde forman una masa compuesta por millones de personas; una masa, como no la había habido nunca antes, de vagabundos estáticos; una masa de sirvientes desempleados. Sirvientes en el sentido de que esperan en los suburbios, arrancados de su pasado, excluidos de los beneficios del progreso, abandonados por la tradición sin nadie a quien servir” (2001:357).

Pero el drama de su exposición y su ojo literario no están solos, prosiguen los autores. Una vasta discusión desde la economía política (por ej. Engels); la historia (Lefebvre, 2004); la geografía (Santos, 2000) y la sociología de Anderson o Guigou

de los años '60¹³⁸, se afirmó postulando la tendencia a la “extinción de lo rural” y la total “artificialización del ambiente”. De ese modo, las clásicas categorías de lo rural y lo urbano se replantearon en su ortodoxa oposición diferenciadora. “Lo rural no se hubiese concebido como tal sin la existencia de su contrario, con la consolidación de la modernidad se distinguió en una dicotomía que tendió a rezagarlo, toda vez que lo urbano se hizo valer al argumentarse como modelo, instancia evolutiva y destino civilizatorio [...] En los años '90 del siglo pasado, en tanto, las lecturas de reconocimiento de las ruralidades en plural y los procesos de urbanización de lo rural dieron lugar a la popularización de otras categorías como rurbanidad, rururbanidad y nuevas ruralidades, hoy en pleno proceso de estudio y discusión” (Carniglia, 2009:108).

Para Cimadevilla y Carniglia (2009), sin embargo, esas lecturas no prestan demasiada atención a las emergencias de la ruralización que pueden encontrarse en lo urbano. Siguiendo a Gurvitch (1969) proponen otro enfoque: el de la “interpenetración de los contrarios”. No hablan sólo de urbanización de lo rural, sino también de la ruralización de lo urbano. La idea de que la ciudad se ruraliza surge de advertir cómo han crecido y se manifiestan las prácticas de actores sociales que, por ejemplo, recurren a sistemas sociotécnicos, prácticas y rutinas asociadas con el campo para resolver su existencia en la ciudad. Esas prácticas y emergencias sociales no son azarosas; ocurren de modo concomitante en varias ciudades intermedias y capitales de países como Argentina, Colombia, Brasil, Bolivia y Uruguay. Un repaso por los procesos de expulsión de actores del campo a la ciudad permite discutir esta nueva realidad en emergencia. Veamos algunos datos generales del caso argentino para evidenciarlo.

La denominada crisis del '30 del siglo pasado señala un capítulo clave del éxodo rural interno destinado a nutrir las ciudades. El proceso verificable en casi todos los países latinoamericanos -según relata José Luis Romero- implicó una “ofensiva del campo sobre la ciudad, de modo que se manifestó bajo la forma de una explosión urbana” (2009:321). En ese marco, por ejemplo, Buenos Aires recibió entre 1936 y

¹³⁸ Discusión que los mencionados autores plantean en la obra compilatoria de Souza Martins (1986).

1947 aproximadamente un millón de personas del interior del país, empujadas por las dificultades económicas que atravesaban sus regiones (Aboy, 2005). Pero igual circunstancia se advertía en otros grandes conglomerados como Córdoba o Rosario. Avanzado el siglo XX, en tanto, una segunda estocada crítica la vivió el interior en la década del '90, cuando los establecimientos rurales disminuyeron en un 25 %, pasando de 400 a 300 mil empresas que soportaron un proceso de gran concentración de tierras a favor de los empresarios más grandes. Según el INDEC, mientras el Censo Agropecuario 1988 arrojaba un total de 421.221 establecimientos de explotación agropecuaria, el Censo de 2002 contaba 333.533¹³⁹. En el caso que nos interesa, en tanto, el proceso migratorio se advierte como goteo constante. Busso y Rodríguez (1994) señalan, en ese sentido, que Río Cuarto ha seguido entre 1947 y 1991 una tendencia de crecimiento mayor a otros centros y departamentos de la región sur de Córdoba. Estiman que ello no solo se ha vinculado al crecimiento vegetativo, sino también al saldo migratorio positivo. Esto implica que, en el período, la población de la capital del departamento homónimo creció en parte por la migración interurbana pero también rural-urbana que hacen de la citada ciudad un espacio de captación de población regional y de otras latitudes.

En ese sentido, los datos más recientes sobre el lugar de nacimiento de los habitantes de la ciudad indican en parte el alcance del proceso de captación de población migrante desde ciudades y pueblos de la región. Las estadísticas del aglomerado Gran Río Cuarto de la Encuesta Permanente de Hogares muestran que en octubre de 2004, el 26,9 % (42.000 personas) de la población se reconocía como nativa fuera de la ciudad. De ese total, un 60,6 % nació en otra localidad de la provincia de Córdoba, un 36,3% nació en alguna de las restantes provincias argentinas y un 3 % son extranjeros. Parte de esos migrantes, entonces, se constituyen en actores de la rurbanidad a la que hacemos referencia (Cimadevilla y Carniglia, 2009:82-83).

En esta línea y en referencia al contexto latinoamericano, Méndez sostiene que “en la medida que la agricultura -actividad tradicional del medio rural- dejó de

¹³⁹ INDEC, Explotaciones Agrop. (EAP) por tipo de delimitación. Total país, Años 1988-2002; en línea www.indec.gov.ar Consultado 20/06/2009.

cumplir la función de ocupar la totalidad de la fuerza de trabajo familiar, cada vez más habitantes rurales vieron la necesidad de acceder al mercado de trabajo urbano” (2005:103). Pero al llegar a la ciudad, no encontraron una economía formal en condiciones de acogerlos. Esta circunstancia los obligó a definir estrategias de sobrevivencia para sobreponerse a la adversidad. Ante esta situación los nuevos habitantes de la ciudad llevan a cabo actividades complementarias y subsidiarias de los sectores informales de la economía como acopio de materias primas (reciclaje), comercio informal, producción artesanal y prestación de servicios varios (vigilancia, servicio doméstico, arreglos locativos), entre otros. Las actividades realizadas por los migrantes rurales en muchos casos “reproducen las características de la economía campesina”, advierte. Si bien pueden estar ligadas al mercado lo fundamental es la “reproducción de la unidad económica sustentada en el trabajo familiar y su eje es la subsistencia y las estrategias de supervivencia en grupo”. En muchas ocasiones “el conocimiento acumulado como resultado de la participación cotidiana y continua en las actividades rurales deja de ser útil en el contexto urbano. Esta situación hace que el migrante rural sea catalogado como ignorante”, sostiene Méndez (2005:103).

4.2 La rurbanidad como categoría

Las ideas de “rurbanidad”, “rururbanidad” y “nueva ruralidad” postulan, como se sostiene en esta tesis, la emergencia de formas renovadas de articulación entre lo rural y lo urbano, donde una vasta literatura se ha dedicado a problematizar particularmente los modos en que lo urbano avanza sobre lo rural¹⁴⁰. Pero desde esa perspectiva, también se ha señalado que algunas emergencias en curso advierten procesos de sentido contrario. Hablamos, entonces, de procesos de ruralización de lo urbano y más específicamente de ruralización de la ciudad pampeana (Cimadevilla y Carniglia, 2008, 2009). Esto es, de un proceso en el cual se hacen visibles en el seno de una urbe mediana del sur cordobés algunos actores cuyas lógicas de acción comprenden saberes, valores, prácticas y dispositivos asociados a lo rural.

¹⁴⁰ Entre otros autores, se ha destacado en particular José Graziano da Silva y su proyecto Caracterização do Novo Rural Brasileiro-Projeto Rurbano, disponible en home page [www. eco. unicamp. br. projeto / rurbano](http://www.eco.unicamp.br/projeto/rurbano). Iniciativa de investigación del Instituto de Economía de la Universidad Estadual de Campinas.

El concepto de rurbanidad, como categoría teórica, retoma una vieja preocupación expresada por Le Play en el siglo XIX y por Anderson o Guigou en los años '60 del siglo XX respecto de la tendencia a la "extinción de lo rural" y la total "artificialización del ambiente". Aunque el concepto fue particularmente propuesto por Charles Galpin a inicios de ese siglo (1918) en los Estados Unidos para identificar un movimiento de reforma social preocupado por las transformaciones industriales y el destino de los ambientes y actores rurales.

Siguiendo esa línea, trabajos recientes (entre otros: Schneider, 2001; José Graziano da Silva y Mauro Eduardo Del Grossi, 2001; Hugo Vela y Otros, 2003 y Giarraca) sostienen que se verifica cierta urbanización de lo rural con un crecimiento generalizado de las actividades no agrícolas en ese espacio, en tanto fenómeno que, además de vincularse a la modernización de la agricultura, también se relaciona con alteraciones en las estructuras familiares, los perfiles de la demanda de empleo y el surgimiento de la pluriactividad como estrategia de sobrevivencia. Lo rural, entonces, aparece atravesado por lo urbano que lo coloniza, muda y reconvierte de manera taxativa. De ese modo, la advertencia de esas transformaciones de los '90 orientó estudios y focos de interés en un tipo básico de penetración y articulación de contrarios pero de base unidireccional. Esto es, de cierta inexorabilidad de la dominancia de lo urbano sobre lo rural y por tanto de la urbanización como modalidad creciente y enfáticamente excluyente¹⁴¹.

Pero, como también sostuvimos, no todo parece remitir a procesos de ese tipo. Diversos autores están atentos a movimientos contrapuestos. La lectura de procesos de ruralización o des-urbanización de la ciudad desde un abordaje que considera la

¹⁴¹ En su clásico *Economía y Sociedad* (1996), por ejemplo, Max Weber afirma que la ciudad es, en primer lugar, una comunidad de mercado. Por eso al pensar en el mercado se piensa en la ciudad y la expansión de uno supone la expansión del otro y viceversa. Si las ciudades y el capitalismo corren paralelos, como afirma Serrano Gómez (1994), y la tesis de Wallerstein (1988) resulta plausible, el sistema mundial de un capitalismo necesariamente global ya no dejaría, entonces, rincones de la vida social y cultural sin transformar. Todo, por tanto, se orientaría a convertir en un gran mercado. Para lo cual vale también preguntarse si en ese paralelismo mercado-ciudad, ¿todo se transformaría adoptando las formas citadinas urbanas? Cualquier respuesta basada en lecturas complejas por cierto rechazaría una afirmación de totalidad, pero la pregunta se constituye en un eje insoslayable para las ciencias sociales actuales. Lefebvre, por su parte, en su obra "La revolución urbana" (2004), sostiene la hipótesis de una "urbanización completa de la sociedad" en un texto ya clásico [1970] para la discusión de esta problemática.

“interpenetración de contrarios”, permite una lectura bidireccional del proceso. En ese marco se postula que la ruralización se manifiesta en la medida que en que se revalorizan culturas de la supervivencia sobre la base de saberes y valores rurales aun cuando sean aplicadas en la ciudad (Martín Barbero, 2000; 2004). Con abordajes que en muchos casos se complementan, autores como Freyre (1982), García Canclini (1990), Baigorri (1995), Weller (1997), Martín Barbero (1999, 2000, 2004), Santos (2000), Cimadevilla y Carniglia (2003, 2005, 2007, 2009), Romero (2009) y Sarlo (2009) resultan de especial interés para considerar la perspectiva. El proceso de ruralización de lo urbano se observa, por ejemplo en las prácticas de actores que sobre la base de saberes y valores rurales modifican los espacios, los objetos y los significados urbanos, aún sin pretenderlo (Cimadevilla y Carniglia, 2003). Por caso, quienes emplean carros tirados por caballos para resolver su existencia en el contexto de ciudades intermedias o incluso grandes urbes de Argentina y varios países latinoamericanos, como sostuvimos.

Con tales presunciones, puede sostenerse que así como se urbaniza el campo, se ruraliza la ciudad en la medida que otros modos, estilos y lógicas de reproducción no siguen los parámetros de la racionalidad formal dominante y se encarnan en los actores rurales que viven y/o trabajan en la ciudad (Cimadevilla, 2000). Estos actores y sus prácticas se mimetizan en el contexto urbano, tornándose “naturales”. La ruralización, como lo expresa Martín Barbero, se manifiesta en las culturas del rebusque o en términos de Weller (1997), en las actividades de refugio¹⁴² como las que llevan a cabo “carreros, cartoneros, junta basuras, etc. quienes, movilizándose en carros tirados por caballos modifican los paisajes, planos, estéticas y dignidades, y también regulaciones y convivencias urbanas” (Cimadevilla, 2005). A mitad de camino entre lo urbano y lo rural, los carreros urbanos despliegan un modo particular de ser y estar en la ciudad que no se ajusta necesariamente a los parámetros urbanos dominantes y da lugar a nuevos híbridos. O si queremos plantearlo de otro modo, configurando una condición y experiencia de vida, ni urbana ni rural, sino *rurbana*

¹⁴² Por actividades de refugio o de rebusque son aquellas prácticas informales que permiten que amplios sectores sociales resuelvan su existencia. Entre ellas se inscriben el cuentapropismo de compra y venta callejera, el cirujeo, los servicios circunstanciales no especializados, etc.

(Cimadevilla y Carniglia, 2009). La rurbanidad referenciada es definida por Cimadevilla (2009) como una realidad social emergente y resultante de una diversidad de procesos de interpenetración y coexistencia de contrarios. Como condición social significativa, interesa por lo que implica y expresa frente a lo que resulta dominante en el sistema cultural y también por lo que supone, en tanto negación de visibilidad, como oculto creciente, dramático y silencioso y en otros como forma de existencia de algún modo integrada.

Ahora bien, la presencia de los carreros y sus respectivas prácticas de rebusque ha sido mayoritariamente asociada a determinadas coyunturas económicas y/o épocas de crisis. Para el caso argentino, la idea generalizada -tanto en la literatura sobre el tema como en las coberturas de los medios de comunicación- es que la presencia y permanencia de estos actores, sus sistemas sociotécnicos y prácticas características datan principalmente de la crisis económica de 2001¹⁴³. En este marco, se desconocen en general los recorrido histórico y las implicaciones materiales y simbólicas que las prácticas de rebusque y los sistemas sociotécnicos característicos conllevan para los actores protagonistas. Y éstos han sido precisamente los puntos de interés de las investigaciones y trabajos de campo del equipo de investigación “Comunicación y rurbanidad” en el que se enmarca el presente estudio (Kenbel, 2006; González Martínez y Segretín, 2007; Galimberti 2008; Carlosena, 2009).

¹⁴³El “fenómeno cartonero” ha tenido un importante protagonismo en la agenda de preocupaciones del debate público de los últimos años en Argentina. Dicha visibilidad trajo aparejada una prolífera producción académica al respecto. En el marco de las investigaciones realizadas en nuestro país -en su mayoría circunscriptas a ciudad de Buenos Aires-, se advierte que esta actividad no es reciente (Perelman 2004; Gutiérrez, 2005; Schamber, 2008; Mesa, 2010), no obstante la mayoría de estos estudios se centran en “los nuevos actores sociales”, los cartoneros, reconociendo ciertos antecedentes históricos anteriores como los “antiguos cirujas” sin señalar explícitamente, por ejemplo, el carácter relacional de estos grupos, los conflictos y las disputas puestas en juego entre todos ellos en el contexto socio-histórico actual. Algunos de estos estudios, por ej., introducen y señalan categorías analíticas tales como “nuevo ciruja”, “ciruja por caída” o “ciruja por circunstancia” en contraposición a “ciruja estructural” (Perelman, 2004). Asimismo, son las investigaciones nucleadas en la temática del trabajo informal en Argentina, las que mayormente apelan a la perspectiva del actor, pero focalizándose en las representaciones que construyen en torno de sus oficios (Mallimaci y Salvia, 2005; Gutiérrez, 2005; Paiva, 2008). Destacamos los trabajos de E. Anguita (2003) y N. Bermúdez (2006), los cuales dados sus objetivos de conocimiento, los marcos teóricos-metodológicos empleados y algunos pasajes indirectamente abocados al estudio y análisis de los sistemas sociotécnicos, resultan de mayor interés para el presente estudio.

A continuación, presentamos una breve caracterización del sector rurbano que llaman nuestra atención y compartimos algunos hallazgos significativos de estudios precedentes. En los capítulos de análisis retomaremos y profundizaremos éstos y otros puntos de interés vinculados a las tensiones y controversias sociotécnicas que llaman nuestra atención.

4.3 Prácticas de rebusque y sistemas sociotécnicos rurbanos

Situados en la ciudad de Río Cuarto advertimos que las estimaciones oficiales identifican entre 400 y 500 familias que, con algo más de 2000 caballos se dedican a tareas diversas, en especial la recolección informal de residuos para su posterior procesamiento, la extracción y transporte de áridos del río y el transporte de carga¹⁴⁴. Estos actores residen en general cerca de las riberas poco urbanizadas del río que atraviesa la ciudad -aunque a distancias menores del casco céntrico- y otros barrios comúnmente catalogados como “urbano marginales”. Su situación social relativa los ubica dentro de categorías asociadas a la pobreza en diferentes grados. La mayor parte de estas familias (adultos, jóvenes, adolescentes e incluso niños de ambos géneros) realiza una actividad, denominada con varios términos equivalentes (“cirujas”, “cartoneros”, “recuperadores urbanos”, etc.) de recolección de residuos (cartones, vidrio, metales, etc.) en el micro y macrocentro de la ciudad.

Diversos estudios realizados en torno a identificar, caracterizar y problematizar sus prácticas han advertido que éstas responden a funciones diversas para los núcleos familiares. Sin bien en muchos casos se constituyen como rebusques –actividades informales originadas ante la escasez de alternativas de trabajo formal e ingresos suficientes para resolver las necesidades básicas del grupo familiar-, en muchos otros responden a una larga trayectoria de dedicación al rubro que se ha consolidado como modo estable de obtener la subsistencia. En muchos casos, incluso, valorándose como

¹⁴⁴ Informe Área de Economía Social de la Municipalidad de Río Cuarto (2008). Importa aclarar que a octubre de 2014, en el marco de un relevamiento de todas las familias y vecinos dedicados al cirujeo en la ciudad de Río Cuarto (realizado en el marco de un convenio de trabajo conjunto entre la Fundación Social y la Universidad Nacional de Río Cuarto y ejecutado por el equipo de investigación “Comunicación y Rurbanidad”) se contabilizaban más de 500 casos -individuales y colectivos- abocados a la actividad, mediante el uso de diversos sistemas sociotécnicos siendo el carromato tracción animal, el medio más comúnmente empleado en la mayoría de los casos.

superiores a otras alternativas de trabajo posibles (Kenbel, 2006; Galimberti, 2008). En ese marco, participan grupos familiares que se iniciaron recientemente en las prácticas de reciclado de residuos y otros que llevan más de cuatro décadas en la actividad. En el medio, por supuesto, otra gran cantidad de situaciones. En todos los casos, sin embargo, comparten una condición, y es la utilización de carros y caballos para efectuar las labores.

Las actividades de rebusque, algo más que estrategias de sobrevivencia

Una primera aproximación al mundo rurbano (Kenbel, 2006) permitió identificar distintos tipos de prácticas, más allá del “cirujeo” como actividad quizás más visible y reconocida. Se identificaron al menos tres tipos de actividades regulares que se valen de carros y caballos para ejercerse: a) la extracción y venta de arena del río; b) la venta ambulante de frutas y verduras; y c) la recolección informal de residuos o materiales reciclables. Además, y en un contexto de trabajo familiar, estas actividades suelen sumar otras “changas” varias.

Cada actividad, a su vez, implica rutinas organizadas en torno al sistema sociotécnico característico (cuidados, alimentación y manutención de los equinos y carromatos) y a los condicionamientos para ejercer las tareas. En esas prácticas los actores rescatan la “liberad”, la independencia relativa que cultivan y en virtud de lo cual se valora no tener que rendirle cuentas a nadie más que a ellos mismos y sus familias. La confianza aparece como un elemento clave de las prácticas y se refiere a las relaciones entre pares y entre los carreros y “clientes” (comerciantes, porteros, vecinos en general con quienes traban relaciones comerciales). Asimismo, se observaron modalidades frecuentes de organización y división del trabajo, principalmente dentro de las unidades domésticas. En general, los actores consultados reconocen que realizan dichas prácticas movilizados por la necesidad, la falta de otras oportunidades, pero también porque sienten un apego especial por sus oficios, los saberes y experticias consuetudinarias y los sistemas sociotécnicos históricamente empleados en la resolución de la existencia diaria.

Más que carros y caballos...

Para la realización de estas actividades, los actores utilizan como elementos principales carros y caballos. Los significados que asignan a este particular sistema sociotécnico se alejan de las asociaciones deterministas y reduccionistas que los ligan exclusivamente a una situación coyuntural de pobreza y precariedad, que los conciben como una “mera” herramienta de trabajo. Si para el Estado carro y caballo son objetos problemáticos, anacrónicos e irracionales; los relatos y experiencias de los actores rurales consultados revelan otra realidad. En estudios anteriores (Galimberti, 2008) advertíamos que carro y caballo son sus medios de vida, reconocen una historia, han sido heredados de generación en generación, forman parte de sus trayectorias y son altamente valorados frente otras acotadas oportunidades. En ellos se entremezcla la necesidad y el apego. Hechos “en y para” la ciudad, la materialidad del sistema sociotécnico, aunque atravesada por la precariedad y pobreza, se estructura en función de las características del espacio de vida/trabajo y los requerimientos particulares de cada actividad.

Para adquirirlos y mantenerlos, los actores rurales combinan lógicas mercantiles con solidaridades, redes de parentesco y vecindad. Intercambios que exceden la mera transacción económica, implican confianza y permiten tejer y entretejer relaciones sociales altamente significativas a la hora de resolver la existencia cotidiana. Con los objetos, el actor también hereda un conjunto amplio de saberes arraigados en el espacio y en el modo de vida característico. Es la mixtura de saberes populares y técnicos, rurales y urbanos, que posibilitan una manutención de bajo costo, a la vez que facilitan la realización de rebusques complementarios (por ejemplo, producción y venta de animales).

Múltiples funcionalidades, desde las laborales hasta las más recreativas y lúdicas, hacen que el sistema sociotécnico esté presente en el tiempo laboral y en el tiempo de ocio. En él convergen la necesidad, el gusto y el placer. Objetos animados, dotados de una condición “cuasi humana” hacen del caballo “un miembro más de la familia” e inauguran un vínculo que, lejos de ser meramente instrumental, está cargado de afecto, cariño y apego. Sentimientos estos que, aunque incomprensible para los habitantes de la urbe, son “naturales” para el actor.

Eje estructurante y ordenador del modo de vida urbano, heredado intergeneracionalmente junto al oficio de “carrero”, el sistema sociotécnico urbano está especialmente adaptado a las condiciones de existencia y las estrategias de supervivencia. Además de su incommensurable valor de uso, cristaliza y expresa la memoria urbana, es depositario de un amplio y variado conjunto de significaciones socioculturales e históricas y funciona como un importante dinamizador de la sociabilidad característica. En este sentido, además de una herramienta de vital importancia para la resolución de la supervivencia diaria, el sistema sociotécnico es parte de la subjetividad urbana y las configuraciones identitarias del sector.

5. A modo de síntesis

A lo largo de este capítulo, advertimos que los procesos de modernización acaecidos en las ciudades latinoamericanas lejos de ser una copia fiel de los modelos europeos, asumieron una forma histórico-social particular que se caracteriza por su incapacidad de subordinación completa a la racionalidad formal dominante. Las tensiones y conflictos continuos e irresueltos son rasgos distintivos de esta modernidad latinoamericana, en gran medida contradictoria, desigual y excluyente.

El par moderno-tradicional, más específicamente la dicotomía urbano-rural fue la matriz cognitiva e intervencionista que moldeó los procesos de modernización de las ciudades latinoamericanas. En esa marcha civilizatoria, la ciencia y la tecnología tuvieron un rol central, pues se presuponía que la transferencia tecnológica, instrumentalizada por el Estado mediante estrategias comunicacionales difusionistas, permitiría superar los niveles de atraso posibilitando un incremento de la producción y la consiguiente mejora en la calidad de vida de la población. Concebida desde una visión instrumental, la tecnología se configuró como el principal sino el único agente de cambio social.

Pese al ímpetu del proyecto, los procesos de modernización/urbanización fueron -y aún continúan siendo- permanentemente trasgredidos y obliterados por elementos de un orden tradicional/rural que nunca se fue. Gestadas en y desde un permanente movimiento de entrecruzamiento, intercambio e hibridación entre lo tradicional y lo moderno, lo urbano y lo rural, las ciudades latinoamericanas se configuran como un

espacio ‘caótico’ y heterogéneo conformado por distintas racionalidades que coexisten, se yuxtaponen, contradicen y tensionan permanentemente.

La coexistencia de racionalidades, prácticas, actores y lógicas múltiples no supone necesariamente convivencia. Al contrario, suscita tensiones y conflictos que remiten a lecturas relativamente disímiles-dominantes y alternas- respecto de la legitimidad del orden urbano moderno establecido. Esto es, tensiones, desacuerdos y conflictos que se dan dentro del conjunto social entre quienes piensan y actúan en conformidad con los principios de organización social modernos y quienes parecen contradecirlos, enfrentarlos y/o ajustarse por diversas razones. Dichas tensiones reconocen graduaciones, operan y se expresan en las distintas dimensiones de la vida social. En el marco del presente estudio, nos centramos en la dimensión técnica, más específicamente en las controversias que son paralelas a las tensiones que se establecen entre racionalidades disímiles, dominantes y alternativas; entre distintas maneras de interpretar y estructurar el devenir de la vida; entre distintas maneras de ser y estar en la ciudad.

Son varios los autores latinoamericanos que consideran que en la actualidad la dimensión técnica y el fenómeno tecnológico en particular se configuran como un espacio de lucha clave que permite observar y analizar algunas de las grandes tensiones y contradicciones que han caracterizado la historia de los procesos de modernización latinoamericana. El carácter controversial y conflictivo del dominio tecnológico se erige básicamente en torno a la no contemporaneidad entre las tecnologías modernas y los espacios socioculturales e históricos desde los cuales son utilizadas y significadas. Las controversias sociotécnicas expresan los más poderosos impulsos de racionalización y homogeneización del proyecto moderno, a la vez que manifiestan los artificios a partir de los cuales los sectores populares desenmascaran, resisten y enfrentan los embates de la racionalidad urbana excluyente.

Situados en el contexto de su cotidianeidad y desde sus mediaciones características, los actores “beneficiarios” asimilan y resignifican los sistemas sociotécnicos modernos imprimiéndoles adecuaciones híbridas y apropiadas a sus modos de vida, representativas de su memoria histórica y depositarias de importantes significaciones socioculturales. Así, por intermedio de sus diversas prácticas de

reapropiación, los sectores populares visibilizan una matriz sociocultural y una memoria fundamentalmente rural que se resiste a la racionalización moderna. Una matriz asentada en la oralidad y la proximidad; compuesta por costumbres, saberes y habilidades consuetudinarios; sistemas sociotécnicos heredados; poseedora de una percepción del tiempo y del espacio y un sentido de la libertad distinto; asentada en una trama social densa, donde la solidaridad, la afectividad, la familia y el entorno barrial comunitario ocupan un lugar central en la supervivencia diaria. Éstos, entre otros factores intrínsecos a la cotidianeidad, moldean la praxis reinventiva que los actores sociales despliegan sobre aquello que les es dado y/o impuesto.

En ese marco, destacamos la condición y experiencia de vida rurbana en tanto modo y estilo de vida que se erige en la mixtura de lo urbano y lo rural, configurando una cotidianeidad situada a mitad de camino entre lo moderno y tradicional. Esto es, una experiencia vital, material y moral que escapa a la estricta regulación urbana moderna; que se asienta y configura una racionalidad otra y alternativa, donde cabe un conjunto más amplio de intereses y valores, principios y lógicas que reconocen, a la vez que trascienden los límites impuestos por la racionalidad formal dominante. Desde allí, los actores protagonistas despliegan múltiples prácticas de resignificación tecnológica (Thomas, 2008)¹⁴⁵ a través de las cuales filtran y reorganizan lo que les es dado y/o impuesto, lo integran, mezclan y funden con lo que viene de sus matrices socioculturales e históricas, creando en ese mismo momento una simbiosis entre lo propio y lo ajeno. Las formas y expresiones sociotécnicas resultantes, sus matices y

¹⁴⁵ Siguiendo a Thomas (2008) decimos que las operaciones de resignificación tecnológica implican la reutilización creativa de tecnologías previamente disponibles. Dichas operaciones no son meras alteraciones "mecánicas" de una tecnología, sino una reasignación de sentido a esa tecnología y su medio de aplicación. Resignificar tecnologías, advierte el autor, es refuncionalizar conocimientos, artefactos y sistemas. Las operaciones de resignificación se sitúan en la interface entre las acciones sociales de desarrollo tecnológico y las trayectorias tecnológicas de concretos grupos sociales, en el "tejido sin costuras" de la dinámica socio-técnica. Dicho concepto, importa remarcar, surgió en el marco de numerosas investigaciones empíricas sobre procesos de innovación y cambio tecnológico en América Latina realizadas por Thomas y su equipo. En ese marco, los investigadores advirtieron que la "resignificación de tecnologías" alcanza tal relevancia y extensión que constituye un elemento fundamental en la configuración de los estilos sociotécnicos locales. Los procesos de resignificación, advierten, permiten, por un lado, mapear procesos de rediseño y adecuación de tecnologías a condiciones y significados contruidos localmente. Por otra, permiten abrir la caja negra de los procesos de construcción local de funcionamiento y utilidad de las tecnologías y percibir, con mayor claridad y detalle las intervenciones de los actores locales (Thomas, 2008).

variaciones, materializan y expresan las tensiones, contradicciones y yuxtaposiciones características y distintivas del proceso de modernización latinoamericano.

Parte II

Capítulo IV. Consideraciones teórico-metodológicas respecto del caso en estudio

A lo largo de los capítulos venideros nos adentramos en la problemática de las tensiones y controversias sociotécnicas que se erigen entre la política pública y los actores urbanos, tomando en consideración sus discursos, prácticas y objetos¹⁴⁶. En este sentido, los *objetivos de conocimiento* que guían el estudio buscan comprender y explicar los acuerdos y desacuerdos entre los marcos de interpretación y actuación que los hacedores y protagonistas de las políticas públicas despliegan sobre los respectivos sistemas sociotécnicos. Esto es, importa reconocer y comparar las significaciones y prácticas que resultan características en uno y otro caso, identificando convergencias y/o divergencias entre ellas y dilucidando los principios y premisas que abonan y sostienen los respectivos marcos de interpretación, actuación y legitimación correspondientes. En otras palabras, interesa reconocer y comprender el tipo de racionalidad -los principios, concepciones, lógicas- que moldea las interpretaciones y actuaciones sociotécnicas de los respectivos actores implicados; a la vez que identificar el modo en que cada racionalidad reconoce y/o niega -en grados y matices diversos- a su alterna. El reconocimiento de las racionalidades en juego, las convergencias y divergencias entre ellas, permitirá avanzar en el reconocimiento y explicación de los marcos de interpretación y actuación que resultan característicos en uno y otro caso, los acuerdos y desacuerdos que fundan sus relaciones.

Antes de comenzar el recorrido analítico exponemos algunas consideraciones sobre la matriz de análisis oportunamente elaborada. En este sentido, en primer lugar repasamos las *racionalidades* en juego señalando sus principales lógicas, principios y concepciones. Posteriormente, recordamos sucintamente las tres *tensiones* seleccionadas que a nuestro entender estructuran las controversias sociotécnicas que

¹⁴⁶ Esto es, se toman en consideración todos aquellos “soportes” que vehiculizan significaciones de interés para la comprensión de las controversias que llaman nuestra atención. Por caso: los propios sistemas sociotécnicos, documentos formales e informales disponibles -proyectos e informes institucionales, normativas, protocolos, registros fotográficos y audiovisuales, etc.-, relatos y testimonios, prácticas y secuencias de acciones, repercusiones en los medios de comunicación (en especial, de alcance local), entre otros.

llaman la atención y que resultan claves, por tanto, para su entendimiento. A continuación, delineamos las *dimensiones* constitutivas de los sistemas sociotécnicos que permiten observar la operatoria concreta de las tensiones referenciadas. Hacia el final, compartimos algunas apreciaciones generales sobre la estrategia metodológica que guió la investigación, a la vez que realizamos algunas precisiones relativas al trabajo de campo y los tipos de datos empleados.

Las racionalidades

La racionalidad instrumental formal dominante y la racionalidad rurbana alternativa implican lógicas y principios rectores de valoración, acción y legitimación relativamente disimiles. Importa reconocer sus características distintivas, pues operan configuraciones desemejantes según el referente del que se trate, estableciendo un sistema que se vuelve intrínsecamente coherente y verdadero.

La *racionalidad instrumental formal* que moldea las políticas públicas orientadas a la rurbanidad se presenta como una razón exhaustiva, exclusiva y completa. Única, universal y necesaria se postula como un punto culminante; por fuera de sus parámetros sólo puede existir lo irracional negativo por antonomasia. Fundamentalmente dicotómica y excluyente, la racionalidad dominante niega y/o intenta transformar a correspondencia todo aquello que no se le ajuste. La negación y/o reconversión supone la descalificación e invisibilización de posibilidades alternativas, las cuales son activa y socialmente construidas como no creíbles o no correspondientes. Así, negando se afirma y afirmándose niega en un juego dialectico permanente tendiente a sostener y fortalecer su dominio, siempre conflictivo y contingente. En este sentido, decimos que la racionalidad formal es fundamentalmente cerrada, metonímica, tautológica, autorreferencial, autoperpetuante.

En ese marco, las categorías de orden y control adquieren una centralidad que es consustancial a su naturaleza dicotómica y excluyente, a sus ansias de dominio. La eficacia y la eficiencia, el cálculo y la cuantificación, la predictibilidad y la búsqueda de beneficios son algunos de sus principios rectores que, erigidos como absolutos y universales, encuentran en la tecnología moderna una de las formas de concreción

más perfecta y acabada. El remplazo de tecnologías humanas por tecnologías no humanas, opera como supra-principio que contiene y realiza los demás. Es garantía y evidencia de su realización, sostén de sus creencias de validación. Dichas premisas, resultan connaturales al establecimiento de un tipo de acción racional con arreglo a medios/fines, la cual moldeada por dichos principios se orienta al cumplimiento de los fines dados y suscriptos por el orden racional moderno que se buscan instaurar y sostener. Los principios que guían la acción por su intermedio operan el control que sustenta las clasificaciones necesarias para la instauración del orden deseado: un orden racional moderno y fundamentalmente urbano.

Enraizada en una matriz dicotómica y excluyente, obcecada por el orden y sujeta al ejercicio de un control y vigilancia perpetuo, la racionalidad dominante encuentra en la acción racional con arreglo a medios/fines el mecanismo que sostiene su primacía y la confirmación de la dicotomía que la sustenta. La tecnología, en tanto que dispositivo técnico ideológico racional y racionalizante, sienta las bases materiales y sociales para su expansión, mantiene y perpetúa su dominio y la vigencia del orden social por ella instituido.

Frente a la racionalidad formal que moldea el orden urbano y las políticas públicas correspondientes, se erige la *racionalidad rurbana alternativa*¹⁴⁷. Que sea una racionalidad alternativa significa que reconoce parcialmente la validez de los principios y lógicas de la razón moderna dominante. Esto es, resulta de entender de modo diferenciado dichas premisas, siendo sus cursos de actuación, en consecuencia, también disimiles. Se caracteriza por su incapacidad de subordinación completa a la racionalidad dominante, la reconoce, mas no se agota en ella. Se presenta, entonces, como una racionalidad otra no como expresión autónoma, sino configurada en y desde la intersección permanente con aquélla.

En su operatividad, la racionalidad rurbana revela una tendencia integradora y totalizante, flexible, abierta y adaptativa. Se orienta a la connaturalidad y la convivencia, antes que al dominio y/o la competencia. Su configuración es

¹⁴⁷ Su reconstrucción se funda en los planteos teóricos precedentes (especialmente expuestos en el Capítulo III) y los avances a nivel del análisis empírico. La caracterización resulta, por tanto, de un ejercicio de conocimiento que combina avances conceptuales y empíricos.

intrínsecamente híbrida, la interpenetración de elementos aparentemente dispares es su condición inherente y resultante. La adaptación orientada a la resolución de la supervivencia grupal es su categoría clave estructurante; todos los demás propósitos se ordenan a su respecto. El mundo vivido, la cotidianeidad -multidimensional y dinámica- fija su espacio de actuación y alcance. La experiencia es la praxis que la concreta; la unión entre razón y emoción, cuerpo y corazón su sensorium.

Sus principios rectores incluyen pero van más allá de las premisas formales orientadas a la búsqueda de la eficacia, la capacidad técnica y el grado de calculabilidad con fines estrictamente productivos. No son “ni esto ni aquello”, son el deslinde en suspenso, la dislocación y la desmesura. Lo que en la racionalidad formal era unívoco y absoluto deviene ahora múltiple y complejo, simultáneo y ambivalente, necesario y contingente. Su carácter incluyente y excedente es congruente con el fin último que los guía: la resolución de la subsistencia cotidiana que -yuxtapuesta al orden y el control- da sentido y dirección a las concepciones y actuaciones consecuentes. Y dado que las prácticas con que se afronta la subsistencia diaria desbordan la estructura productiva, los cursos de acción alternativos incluyen también emociones y sentimientos, valores y tradiciones, sociabilidad, estéticas y sensibilidades, memorias, placeres, ocio, imaginación e inventiva, entre otros tantos elementos que -ignorados y negados por la razón- reaparecen y se superponen a las premisas modernas dominantes, se mezclan y reinventan. Las simbiosis resultantes son algunas de las figuras híbridas, siempre impuras, dinámicas y renovadas, que operan y guían las matrices de pensamientos y acción alternativas.

Bajo la égida de la racionalidad alternativa las interpretaciones y actuaciones fluyen, entonces, como consecuencia de otras razones, ya no las que impone el dominio racional, sino las que crea el devenir contingente y las coyunturas del diario vivir. Los cursos de acción consecuentes pueden no ser necesariamente con arreglo a fines, puede que primen ciertos valores, afectos o tradiciones. La contingencia y ambivalencia del devenir urbano cotidiano regularmente indeterminado establecerá la mezcla final, más polisémica que unívoca y no exenta de contradicciones.

Sujeta al devenir de la vida y la resolución de la subsistencia, la racionalidad urbana despliega un “des-orden” a la vez necesario y contingente, unívoco y

ambivalente. La alternativa resultante -sustrato de otro orden posible- da cuenta de una matriz otra, dominada pero activa; confirma los límites de la racionalidad moderna, desafía y desmiente el buen orden de su rejilla, trasgrede las clasificaciones que en vano intentan ordenar la complejidad de la vida.

Las tensiones

Una lectura atenta a todo lo anterior nos permite concluir que será desde las *tensiones* como resulte más conveniente abordar la relación entre las disímiles racionalidades y sus respectivas controversias sociotécnicas. En este marco, definimos a las tensiones como desacuerdos y discordancias conceptuales, de grados y matices variados, provenientes de los cruces de lecturas dominantes y alternas respecto de la legitimidad del orden social establecido¹⁴⁸. Siempre que nos referimos a tensiones, entonces, ponemos el acento en un análisis de tipo relacional preocupado por los cruces y sus resultantes -las luchas, conflictos y disputas-; las yuxtaposiciones, mezclas e hibridaciones, antes que los deslindes clásicos y dicotomía modernas. Un análisis atento a las tensiones entre racionalidades y sus respectivas controversias sociotécnicas supone, entonces, un ejercicio relacional y analítico orientado a desentrañar la naturaleza política de las propuestas sociotécnicas, las disputas que atraviesan y conforman sus respectivas configuraciones técnico-materiales, funcionales y simbólicas. En este sentido, el esfuerzo se orienta a reconocer las estructuras de poder que sostienen y buscan imponer un código sociotécnico dominante y los procesos antagónicos que los afirman, niegan y/o se ajustan por diversas razones. La mirada comunicacional que se inmiscuye en las relaciones y tensiones deconstruye y reconstruye, en última instancia, los procesos y mecanismos que sustentan las des-calificaciones e inhabilitaciones de las respectivas propuestas sociotécnicas, el dominio de unos sobre otros y la legitimidad del orden resultante.

¹⁴⁸ Tomamos el concepto de tensión con la acepción que le da Gurvich (1969), en tanto fuerzas, conflictos, luchas y contrarios de diferentes grados comprendidos “en relaciones de complementariedad, de implicación mutua o de ambigüedad” que “pueden exacerbarse” hasta convertirse en antinomias” (1969:285).

Las tensiones señaladas se expresan en las distintas esferas de la vida social; reconocen, por tanto, múltiples referentes. En el marco del presente estudio interesó identificar aquellas discordancias que, siendo intrínsecas a los des-acuerdos de las racionalidades en juego, poseen una incidencia significativa a nivel sociotécnico y resultan configurantes de las controversias que llaman nuestra atención. La identificación de las tensiones seleccionadas partió de ciertas presunciones asentadas en investigaciones anteriores y en los avances teóricos y empíricos preliminares del presente estudio. En ese marco, se eligieron tres tensiones claves. A saber: a) la relación técnica que subyace a los respectivos sistemas sociotécnicos y que media las relaciones entre éstos y los respectivos actores sociales; b) los conocimientos y saberes que orientan y abonan dichas relaciones; c) las coordenadas temporo-espaciales que las circunscriben. Junto a estas tres tensiones, se reconoció una cuarta variable de carácter transversal referida a las formas de sociabilidad características.

A continuación, presentamos sucintamente cada una de las tensiones:

a) *Relaciones técnicas:* en capítulos precedentes advertimos que los sistemas sociotécnicos emergen en el marco de las relaciones técnicas que el hombre establece con el mundo. Esto es, en su hacer y los sentidos que ese hacer tienen para él. Los conjuntos de medios instrumentales y sociales resultantes son lo que son y tales como son gracias a ese hacer particular, social e históricamente situado. Y es desde esa particular matriz relacional que el hombre se vincula con sus objetos cotidianos.

La técnica moderna, sabemos, presupone un tipo de relación dominante que coexiste -en conflicto- con otras propuestas alternativas, por caso las relaciones técnicas que subyacen a los sistemas sociotécnicos rurbanos. La tensión postulada presupone que la racionalidad formal tiende a instaurar una *relación instrumental-pragmática*, mientras que la racionalidad rurbana propicia un esquema de relación que siendo *pragmático* es también *simbólico y profundo*.

La primera se caracteriza por ser distante y objetiva, abstracta y formal. Su finalidad es el dominio. Es una modalidad de relación sedienta de resultados, técnicamente calculada, referenciada en reglas de carácter universal, impersonal y previsible; asentada en un gestual humano de control y orientada a la maximización de beneficios. Es una relación práctica pero no profunda; privilegia al individuo antes

que al grupo y omite toda consideración subjetiva y/o cualitativa. Posee una univocidad instrumental e intencional estrictamente vinculada a criterios utilitarios y productivistas.

Por su parte, la relación técnica que subyace a los sistemas sociotécnicos rurales no busca imponer un orden o primacía absolutos, sino que asume una posición más próxima a la connaturalidad y se orienta a la búsqueda de aquellos elementos mínimos y esenciales para la supervivencia del grupo. En este marco, se despliega una relación técnica mixta que combina fines variados, instrumentales y simbólicos; en ella el sujeto se implica de manera integral (sus intereses, sentimientos, historia, sensorium, etc.) reconociéndose incluso aquellas dimensiones de su cotidianeidad inscriptas por fuera de la estructura productiva. Asentada en la proximidad y la comunión entre el hombre y sus objetos, la relación técnica resultante se configura como una trama densa que involucran instrumentalidades e intencionalidades múltiples vinculadas a la totalidad de la vida social.

b) Conocimientos y procedimientos implicados: las relaciones técnicas del hombre con el mundo, los demás hombres y los sistemas sociotécnicos se asientan en conjuntos específicos de saberes y procederes que moldean las matrices de interpretación y acción correspondientes. Los tipos de conocimientos y procedimientos implicados orientan el sentido y la forma que asumen los procesos de diseño, producción, uso y valoración de los respectivos sistemas sociotécnicos. Dichos saberes y haceres funcionan, a su vez, como mecanismos de legitimación que sostienen la validez de las experticias implicadas y la fiabilidad de las propuestas sociotécnicas resultantes. En este marco, la tensión que se postula avanza en el reconocimiento de los cruces y des-acuerdos entre los *conocimientos y procedimientos técnico-científicos* y aquellos *saberes y habilidades tácitos-consuetudinarios*, propios de la condición de vida rural.

Los primeros remiten a la ciencia moderna y al accionar concreto de los sistemas expertos. Teóricos y formales, abstractos y universales, conforman un aparato conceptual y procedimental sistemático, controlado y riguroso tendiente a un perfeccionamiento y eficacia crecientes. Objetivos, calculados, precisos y previstos privilegian la estandarización y excluyen todo aquello que no admita un estricto

control. Los segundos, heredados intergeneracionalmente y/o adquiridos en las trayectorias vitales son fundamentalmente empíricos, concretos y prácticos; conjugan ejercicios intelectuales/manuales, se inscriben en el entorno cotidiano y se orientan a la resolución de problemas concretos e inmediatos. Saberes y habilidades operativas e intelectuales, consuetudinarias y especializadas entremezclan experticias sensoriales, cualitativas y expertas que se comparten de manera oral y se afianzan en la praxis, independientemente de cualquier normativa que las regule.

c) *Coordenadas temporo-espaciales:* los diferentes sistemas sociotécnicos se sitúan y configuran en función de una espacialidad y una temporalidad característica. Las concepciones y experiencias temporo-espaciales de los actores involucrados condicionan sus interpretaciones y acciones frente a las distintas propuestas sociotécnicas. Interesa reconocer sus convergencias y divergencias al respecto, presuponiendo que bajo la égida de la racionalidad moderna predomina una visión de tiempo *univoco-lineal* y una concepción *urbano-racional* del espacio; mientras que desde la experiencia rurbana se asume una *temporalidad múltiple*, siendo el espacio *vital-cotidiano* su ámbito por excelencia.

En la visión dominante, entonces, el espacio urbano se postula como modelo legítimo. En ese marco, los imperativos de progreso fijan el sentido y la dirección de la temporalidad moderna: avance, sucesión, innovación y competitividad; velocidad, fugacidad y precisión son algunos rasgos distintivos que evidencian su negación del pasado, su obsesiva carrera hacia el futuro y su intrínseca relación con los procesos económico-productivos. Por su parte, la racionalidad rurbana postula la coexistencia y simultaneidad de múltiples temporalidades inscriptas en el aquí y ahora, en las condiciones concretas de existencia. Pasado, presente y futuro se tensan y operan como elementos socialmente activos sobre la totalidad de la vida social. Se trata entonces de una temporalidad social híbrida, ancha y densa vinculada al tiempo métrico, pero también referenciada en los ciclos naturales, los ritmos de la producción y la distensión del ocio y la contemplación. Una temporalidad hecha de cambios y continuidades y circumscripita al espacio vital-inmediato atravesado por las mixturas y simultaneidades de lo urbano y lo rural, lo moderno y tradicional.

Las dis-cordancias relativas a los tipos de *sociabilidad* característicos resultan transversales a las tensiones antes mencionadas. Los marcos de relaciones e interacciones correspondientes posibilitan y abonan las producciones de sentido y las derivas sociotécnicas que resultan distintivas en uno y otro caso. En términos generales, remiten a discordancias sobre las concepciones y principios asociados a *relaciones de tipo tradicional* donde prima el contacto directo, la proximidad, la reciprocidad y la confianza, y aquéllos esquemas de *relación de base contractual*, formal y normalizada, característicos de la racionalidad moderna dominante.

Las dimensiones sociotécnicas

Las tensiones seleccionadas, dijimos, resultan fundantes de las controversias sociotécnicas que se erigen entre los actores rurbanos y la política pública a ellos destinada. A partir de los aportes de autores diversos (Baudrillard, 1969; Duverger, 1972; Moles, 1974; Hall, 1997; Sanín Santamaría, 2006; Cabrera, 2006) se estableció un enfoque multidimensional, a la vez sincrónico y diacrónico, capaz de analizar el devenir de las tensiones referenciadas en al menos tres grandes dimensiones constitutivas de los sistemas sociotécnicos¹⁴⁹. A saber:

a) La *configuración técnico-material* es lo que comúnmente se denomina análisis estructural o morfológico. En términos generales, se refiere a la forma física del sistema sociotécnico. Le importa el objeto “en tanto que portador de formas, del punto de vista del creador” (Moles, 1974:27); los valores e intereses que se cristalizan y expresan en su particular configuración estética y técnica.

Se remonta al proceso de diseño y producción, toma en consideración las prácticas de readecuación y personalización sobreimpresas en los contextos específicos de usos, así como todas aquellas acciones -voluntaria e involuntaria- que impliquen reconfiguraciones materiales observables. En términos empíricos supone interrogarse respecto de ¿Cómo es el sistema sociotécnico? ¿De qué está hecho? ¿Dónde y cómo

¹⁴⁹ Las dimensiones referenciadas permitirán observar y analizar la operatoria de las tensiones derivadas de los acuerdos y desacuerdos entre las disímiles racionalidades en juego. En este sentido, la relevancia que asuma cada una de las dimensiones, así como sus formas y matices características estarán sujetas al tipo de tensión oportunamente analizada.

ha sido fabricado? ¿Qué cambios, adecuaciones e intervenciones le ha realizado? ¿Cómo se opera su manutención? ¿Quién la realiza, dónde, cómo?, entre otros¹⁵⁰.

b) La *funcionalidad o uso* define qué se hace con el objeto. ¿Para qué sirve? ¿para qué se usa? ¿a partir de qué secuencia de acciones se lo emplea? son algunas de las preguntas claves. Importan las funciones y modos de operaciones oficialmente establecidas, así como los patrones de usos yuxtapuestos por los usuarios a posteriori. Esto es, interesa reconocer el conjunto de prácticas que configuran la cotidianeidad vivida del objeto, las modalidades y frecuencia de empleo, los usos concretos y proyectados, las instrumentalidades e intencionalidades prescriptas y recreadas, así como las evaluaciones de funcionamiento y los criterios considerados en cada caso.

A nivel empírico, interrogarnos respecto de las funcionalidades implica indagar los patrones de usos en términos de: para qué, quiénes, cuándo y cómo lo usan; funcionalidades permitidas y recreadas; ventajas y desventajas, beneficios e inconvenientes; secuencias de acciones desplegadas, dispositivos adjuntos, saberes y habilidades exigidas; entre otras variables que irán asumiendo mayor o menor protagonismo según la tensión oportunamente analizada.

c) Las *significaciones o valor simbólico* es lo que algunos autores denominan dimensión comunicativa. En términos generales, los autores referenciados sostienen que los sistemas sociotécnicos son significados no sólo a partir de sus funcionalidades, sino también por las palabras empleadas al referenciarlos; las ideas, imágenes, emociones y sentimientos asociados; las historias y anécdotas que trazan sus biografías; las promesas e ilusiones en ellos depositadas; las maneras en que se clasifican y conceptualizan y los valores e intereses que les son comúnmente asignados. Éstos, entre otros factores, conforman las valoraciones simbólicas de los respectivos sistemas sociotécnicos, tanto aquellas que les son impuestas desde arriba, como aquellas que emergen en los procesos de resignificación tecnológicas operadas por los actores legos en sus vidas cotidianas.

¹⁵⁰ Para mayor información respecto de los interrogantes planteados para cada una de las dimensiones sociotécnicas, pueden consultarse las guías de entrevistas adjuntas en anexos digitales.

Notas metodológicas

Descriptas las racionalidades, identificadas sus tensiones claves y esbozadas las dimensiones sociotécnicas en tanto que elementos claves de nuestra matriz teórica-analítica, a continuación compartimos algunas apreciaciones relativas al trabajo de campo, los tipos de datos empleados y la estrategia de análisis que guió las lecturas e interpretaciones que componen los capítulos de análisis que siguen.

En términos generales, la estrategia metodológica fue de tipo hermenéutica e involucró actividades de campo para un tratamiento cualitativo (Vasilachis, 1992)¹⁵¹. En ese marco, el abordaje empírico de las tensiones y controversias convocantes supuso el despliegue de una estrategia de convergencia o triangulación metodológica, en términos de como lo plantean Vasilachis (1992) y Forni (1992). El plan de acción de conocimiento combinó perspectivas teóricas y variadas fuentes de datos (primarios y secundarios) que implicaron la realización de entrevistas en profundidad orientadas por guión (Taylor y Bodgan, 1986; Valles, 1999), observaciones semi-participantes (Valles, 1999), revisión de un amplio y variado conjunto de documentos y registro fotográfico de los sistemas sociotécnicos implicados, las prácticas y ambientes circundantes¹⁵².

En términos generales, el trabajo de campo siguió los principios del método etnográfico (Babbie, 2001; Galindo Cáceres, 1998; Hammersley y Atkinson, 1994) y sus diversas técnicas, ya que supuso la permanencia del investigador en el escenario que circunscribe la existencia de los sistemas sociotécnicos y la captación de los

¹⁵¹ Respecto del paradigma hermenéutico-interpretativo, Vasilachis (1992) sostiene que su supuesto básico es “la necesidad de comprensión del sentido de la acción social en el contexto del mundo de la vida y desde la perspectiva de los participantes” (1992:2). Este paradigma, propone practicar una ciencia de la realidad de la vida que nos rodea y en la cual estamos inmersos mediante la “comprensión”, por una parte, del contexto y significado cultural de sus distintas manifestaciones en su forma actual, y por otra, de las causas que determinaron históricamente que se haya producido así y no de otra forma. Desde este paradigma, la mirada entonces se focaliza en el contexto del mundo de la vida, en consecuencia, el método para conocer debe incluir necesariamente la “comprensión” de las estructuras significativas del mundo de la vida por medio de la participación en ellas a fin de recuperar la perspectiva de los participantes y comprender el sentido de la acción en un marco de relaciones intersubjetivas (Vasilachis, 1992).

¹⁵² En nuestra experiencia de investigación la fotografía fue clave para documentar, es decir, identificar y registrar, tanto las re-configuraciones cuanto los detalles de los sistemas sociotécnicos, las prácticas y los ambientes circundantes en cada caso (En anexos digitales se adjuntan fotografías ordenadas por casos y/o tópicos relevantes, tanto relativos a la ruralidad como a la política pública).

datos en el mismo lugar donde se forja su cotidianeidad vivida y las controversias respectivas.

El estudio parte de un recorte temporal general situado entre los años 2004 y mediados de 2014. La selección de dicho periodo se explica en razón de que en el año 2004 empieza a esbozarse el Programa Recuperadores Urbanos (PRU) y la propuesta de sustituir los carromatos por zoótrofos. Otro factor importante en este sentido, fue la disponibilidad de datos primarios y secundarios que datan de esas fechas y que fueron actualizados a octubre de 2014, momento en que concluye la escritura de la presente tesis¹⁵³.

El abordaje empírico de la condición de vida rurbana supuso un extenso trabajo de campo que incluye dos etapas¹⁵⁴: un primer momento que remite a una instancia de investigación anterior (Galimberti, 2008) que recupera los relatos y experiencias de 8 casos, individuales y colectivos, de carreros dedicados al cirujeo mediante el empleo de carros y caballos en la ciudad¹⁵⁵. La segunda etapa se ejecutó entre agosto de 2011 y mayo de 2012 y recupera los testimonios de 7 casos, individuales y colectivos, de carreros beneficiarios del PRU y adjudicatarios del móvil urbano, zoótrofo¹⁵⁶.

¹⁵³ El periodo temporal seleccionado fue oportunamente excedido en función de los requerimientos y derivas del trabajo de campo. Nos referimos, por ej., a la reconstrucción de los antecedentes más significativos del PRU que supuso la revisión de proyectos sociales correspondientes a la gestión de gobierno 2000-2004; la realización de entrevistas a extécnicos y funcionarios a cargo de las iniciativas destinadas a la rurbanidad y la consulta de las repercusiones de la prensa local para dicho periodo, así como otras notas relativas al tema del cirujeo y los carromatos tracción animal en la ciudad (promulgación de ordenanzas, decretos, proyectos, etc.) que datan de las décadas del 70' 80', 90'.

¹⁵⁴ Importa señalar que entre una y otra etapa, dadas las actividades de investigación y extensión de quien suscribe, se continuó teniendo contacto con las familias inicialmente interpeladas, a la vez que se fueron identificando nuevos casos (carreros y zootroperos) que fueron posteriormente retomados. En ambas etapas, el reconocimiento de los potenciales entrevistados supuso un importante trabajo previo, tanto de ingreso a los barrios como de identificación de los casos pertinentes al estudio. En ese marco, se participó en actividades "extra curriculares" con anclaje territorial (alfabetización de jóvenes y adultos y co-realización de un video documental), se recorrieron los barrios de interés y se contactaron -cuando fue posible- "informantes claves" que facilitarían el proceso. Una vez contactados los primeros casos, los mismos vecinos colaboraron en el despliegue de la técnica "bola de nieve"; pues nos fueron derivando otros casos igualmente interesantes a los fines del estudio.

¹⁵⁵ La muestra de carreros consultados quedó conformada por 8 casos individuales y colectivos que implicaron un total de 12 personas, hombres y mujeres de entre 15 y 59 años. Las entrevistas se realizaron durante el año 2007, en diversos barrios de la ciudad (algunos localizados sobre la costa norte y sur del río Cuarto y, en menor medida, en un barrio relocalizado). Las personas consultadas, fueron: Rosa, Juan, Oscar, Juana y Ernesto ("Gringo"), Claudia y sus hijos (Emiliano, Carolina y Vanesa), María y Natalia, su hija; Juan Carlos ("Guatón"); Marcelo ("Came") y Analía.

¹⁵⁶ En el periodo en que se realizó el trabajo de campo (entre agosto de 2011 y mayo de 2012), el universo de zootroperos incluía 13 "beneficiarios", de los cuales se contactaron 10 casos y se

Por su parte, el abordaje empírico de la política pública destinada a la rurbanidad se realizó mediante la revisión de un amplio y variado conjunto de documentos oficiales¹⁵⁷ y entrevistas directas a los hacedores de la política pública (funcionarios y personal técnico del PRU, responsables de otras áreas municipales directamente vinculados al proyecto de los zoótropos)¹⁵⁸. Asimismo, se retomaron datos secundarios de trabajos anteriores (Carlosena, 2009; Hidalgo y otros, 2010)¹⁵⁹ y se realizó una exhaustiva revisión de las noticias publicadas por el principal periódico local (Puntal)¹⁶⁰ y otros diarios provinciales y nacionales¹⁶¹, durante el periodo

entrevistaron finalmente 7, algunos individuales y otros colectivos que en total sumaron 10 personas (7 hombres y 3 mujeres) de entre 25 y 60 años, localizadas en distintos barrios de la ciudad (tres de ellos localizados sobre la vera del río, cuatro en un barrio relocalizado a las afueras del ejido urbano y los restantes en otros puntos aledaños de la ciudad). Los “zootroperos” consultados, fueron: Marcos, Marcelo (“Pepe”) y Deolinda, Lorena y María, Víctor, Marcelo y Rita, Antonio y Víctor (“Croto”).

¹⁵⁷ Se localizaron las siguientes instituciones con documentación pertinente: Secretaría de Promoción Social – Área de Economía Social; Edecom (Ente Descentralizado de Control Municipal); Concejo Deliberante; Área de despacho municipal; Archivo Histórico Municipal; Policía de la Provincia de Córdoba, regional Río Cuarto; dependencias de la Universidad Nacional relacionadas al tratamiento de los equinos; PERC (Plan Estratégico de Río Cuarto); ediciones del diario “Puntal” y otros medios de comunicación de alcance provincial y nacional. En términos generales, la documentación consultada, incluye: proyectos institucionales (en variadas versiones y formatos), informes de gestión, protocolos de trabajo, normativas (ordenanzas, decretos, entre otras disponibles en el digesto municipal y el Código de Tránsito local y provincial), documentación relativa a la motocarga “zoótrofo” (datos técnicos, protocolos de uso, fichas de evaluación de funcionamiento, etc.), propuestas e informes relativos a proyectos vinculados al PRU (Proy. Atención de la salubridad de los caballos de cirujas, Campaña separación en origen, etc.), entre otros.

¹⁵⁸ En ese marco se entrevistó a los siguientes actores claves: Lic. Gonzalo Parodi, actual Subsecretario de Promoción Social (en adelante “Sub.SPS”); Lic. Cecilia Azocar, actual Coordinadora del PRU (en adelante Coord. PRU); Sr. Juan Manuel Cardozo, técnico-mecánico responsable del Taller de reparación de zoótrofos (en adelante “PT-mecánico PRU”); Ing. Guillermo Pedruzzi, Director. del Instituto Leonardo Da Vinci (en adelante “Dir. Instituto L. Da Vinci”).

¹⁵⁹ Hacemos referencia al estudio de Carlosena (2009) “Rurbanidad y Política pública” y a la producción audiovisual “Carros urbanos” (2010) -formato gran reportaje- realizado por un grupo de alumnos avanzados de la Lic. en Ciencias de la Comunicación. Los datos secundarios empleados consisten en 6 entrevistas (formato audiovisual y papel) realizadas en el año 2007 y 2010 a funcionarios y personal técnico directamente vinculado al PRU. A saber: Lic. Guillermo Aón, ex-Subsecretario de Promoción Social durante la gestión 2004-2008 (en adelante “Ex-Sub.SPS”) y Lic. Gonzalo Parodi, actual Subsecretario de Promoción Social. Lic. Adriana Garófalo, ex-Coordinadora del PRU hasta 2010 y actual miembro del equipo técnico del PRU (en adelante “Ex-Coord. PRU”) y Lic. Cecilia Azocar, actual Coordinadora del PRU desde 2010. Sr. Víctor Muñoz, Director del Área de Tránsito durante la gestión 1999-2004 (en adelante “Dir. A. Tránsito”) y Sr. Jorge Méndez, Director del Edecom hasta el año 2012 (en adelante “Dir. Edecom”).

¹⁶⁰ La mayoría de las notas se encuentra en formato digital y pueden consultarse en el anexo digital adjunto.

¹⁶¹ La Voz del Interior, La Mañana de Córdoba; La Nación Revista; La Nueva Provincia; El Diario; Página 12, entre otros.

comprendido entre enero de 2000 y octubre de 2014¹⁶², relativas al Programa Recuperadores Urbanos y el proyecto de remplazo de carromatos por zoótrofos (las notas encontradas fueron 165 en total).

La perspectiva analítica se fundó en una modalidad de “descripción densa” (Geertz, 1991), apoyada en los criterios generales de la “teoría fundamentada” (Glasser y Strauss, 1967). Se analizó comparativamente el material recopilado en las entrevistas registradas con grabador, cuaderno de campo y fotografías, así como los datos secundarios en formato audiovisual y escrito. Las tensiones y dimensiones sociotécnicas antes mencionadas constituyeron un dispositivo preliminar para el análisis del complejo conjunto de datos recogidos. Estas categorías iniciales, es decir deductivas, se complementaron y enriquecieron con otras, en este caso inductivas, emergentes en la lectura y análisis de los múltiples datos consultados. La elaboración en soporte informático de matrices de datos, o sea de las distintas posiciones de los actores respecto de las categorías analíticas, resultó un instrumento de suma utilidad para identificar y registrar comparativamente, hasta el límite de saturación, los diversos soporte, en especial para el tratamiento de las tensiones y controversias sociotécnicas desde una lectura de las materialidades, funcionalidades y significaciones características.

A continuación, y como se anunciara, se presentan los capítulos de análisis correspondientes a cada una de las tensiones seleccionadas. El desarrollo los apartado se organiza en torno de las dimensiones sociotécnicas mencionadas; el protagonismo y los matices que asuma cada una de ellas estarán sujetos a la tensión oportunamente enfocada. Los análisis e interpretaciones recuperan las fuentes de datos antes referenciadas, privilegiándose los cruces, las relaciones y el reconocimiento de los acuerdos y desacuerdos entre los actores implicados¹⁶³

¹⁶² El diario Puntal (Editorial Fundamento) es el principal periódico de la ciudad. Fue fundado en 1980 y tiene una distribución con alcance local y regional. Su línea editorial es próxima al Partido Radical y su orientación valora a la curia católica local. Es el principal órgano periodístico de la ciudad y suele marcar la agenda política del municipio y de la zona. Su dirección electrónica es <www.puntal.com.ar>. Importa aclarar que, además del periodo señalado, se recuperaron notas publicadas con anterioridad (en especial, entre los años 1970, 1980, 1990) que permitieron identificar y reconstruir antecedentes significativos del PRU.

¹⁶³ Las emisiones de unos y otros seguirán las siguientes pautas de presentación: a) En el caso de los actores rurbanos, las citas se colocaran en cursiva, entre comillas, indicándose nombre del entrevistado

Capítulo V. Relaciones sociotécnicas. Entre lo instrumental-pragmático y lo simbólico-profundo

La racionalidad que moldea las interpretaciones y actuaciones de la política pública se sobrepone a la ruralidad, propiciando un esquema de relación instrumental con los actores rurales, sus prácticas y sistemas sociotécnicos. A grandes rasgos, la racionalidad instrumental que se impone se expresa en la primacía de una intencionalidad tendiente a formalizar, regular y dominar la condición de vida rural mediante intervenciones que niegan la validez de los relatos y experiencias rurales, y definen unilateralmente propuestas de intervención -por caso, de trasvase tecnológico- tendientes a transformar y/o eliminar su “natural” desorden e irracionalidad para ajustarla a los principios de ruralidad convenidos.

Frente al sistema sociotécnico rural, la racionalidad formal erige la primacía del código sociotécnico moderno dominante. Bajo su égida, los “artefactos” conllevan una univocidad instrumental e intencional vinculada a la dimensión productiva de la vida social y circunscripta a la generación de beneficios mercantiles. Esto es, desde su perspectiva los sistemas sociotécnicos suponen una única utilidad que está siempre vinculada a las actividades laborales y presupone una intencionalidad mercantil orientada a maximizar los beneficios económicos. Para la racionalidad moderna, las prácticas de que está hecho el vivir que no están inscriptas en la estructura productiva, carecen de importancia. En ese marco, la existencia de los sistemas sociotécnicos queda ceñida exclusivamente a lo laboral, siendo la herramienta o utensilio su categoría definitoria por excelencia.

Bajo la óptica del pensamiento formal que considera a los sistemas sociotécnicos en términos de sus utilidades estrictamente laborales, carro y caballo devienen meros utensilios que, evaluados desde los principios y concepciones modernos, son

y año en que fue consultado. Se emplearán los nombres de pila y/o apodos correspondientes, con el debido consentimiento de todos y cada uno de los entrevistados; b) Las citas textuales relativas a los datos primarios y secundarios de entrevistas a funcionarios, técnicos y demás actores institucionales vinculados al PRU serán presentadas empleando cursivas y comillas. Se indicará el cargo del entrevistado y el año en que se concretó la entrevista. c) Las emisiones relativas a la prensa local y otros medios de comunicación (por ej. emisiones radiales, televisivas y/o repercusiones de periódicos provinciales y nacionales) serán presentadas entre comillas, indicando el nombre del medio, la fecha de emisión y el título de la noticia referenciada.

catalogados como ineficaces e improductivos. Esto es, no reúnen siquiera los rasgos mínimos exigidos para ser considerados herramientas capaces de cumplir con los imperativos de productividad requeridos por la racionalidad imperante. A esto hay que sumarle su carácter “intrínsecamente” problemático: los múltiples inconvenientes que su presencia y permanencia suscita en y para el orden urbano dominante. Despojado de cualquier positividad y/o reconocimiento posible, carro y caballo forman parte de una clase de cosas sin asignación de valor. O, dicho en otros términos, con una única visibilidad posible: aquella que los sitúa en la negatividad absoluta y los habla únicamente desde las carencias. Desde esta perspectiva, sus significaciones se configuran en torno a los problemas que representan; en consonancia, las acciones a ellos dirigidas se orientan a su transformación, superación y erradicación. Ilegal, peligroso, obsoleto, ineficaz e improductivo, el sistema sociotécnico urbano es susceptible de ser remplazado por un medio técnicamente superior, acorde a los parámetros de urbanidad convenidos y afín al proyecto moderno y sus anhelos de progreso.

En ese marco, la política pública propone un móvil urbano -el zoótropo- como solución paradigmática ante las contrariedades imputadas al sistema sociotécnico urbano. El zoótropo, “novedoso” y moderno, se concibe como un agente de cambio que, instrumentalizado por el Estado, una vez adoptado por los actores urbanos les permitiría pasar de un estado de inferioridad a mayores niveles de desarrollo material y social. El trasvase tecnológico complementado con acciones tendientes a formalizar las prácticas de rebusque, facilitaría un cambio trascendental en la condición de vida urbana afín de transformarla en conformidad con los valores e intereses propios de una sociedad urbana moderna.

Por su parte, los actores urbanos situados en una cotidianeidad a mitad de camino entre lo moderno y tradicional despliegan un modo de vida y un particular estilo sociotécnico que, sin dejar de estar atravesado por la racionalidad dominante, no se agota en ella. A diferencia de la racionalidad formal, la racionalidad urbana no busca imponerse ni aspira a controlar y regular las contingencias del diario acontecer bajo una única y absoluta categoría de orden. En ese sentido, propicia relaciones técnicas con el mundo que siendo instrumentales, se circunscriben a la búsqueda de lo mínimo

e indispensable para la supervivencia del grupo. Los intereses y valores instrumentales pragmáticos, a su vez, se mezclan y yuxtaponen a elementos que remiten a la presencia actuante de una memoria y unas matrices culturales que aunque gestadas en el pasado, continúan vigentes y actualizan un sinfín de elementos - cualitativos y subjetivos- considerados “irracionales” y sistemáticamente negados por la racionalidad urbana dominante. En este marco, las relaciones que los actores rurbanos establecen con los sistemas sociotécnicos (sean estos propios y/o ajenos) lejos de ser meramente pragmáticas, se configuran de manera más densa; entremezclan procesos instrumentales, comunicacionales y simbólicos que las vuelven más complejas y profundas. Así, los sistemas sociotécnicos implicados además de concebirse como importantes herramientas de trabajo, se configuran como medios de vida omnipresentes a lo largo y ancho de la vida cotidiana. Además de su valor instrumental, poseen inscripciones biográficas, sentimentales e importantes significaciones socioculturales e históricas.

Situados en sus marcos tecnológicos cotidianos, a mitad de camino entre lo urbano y lo rural, los actores rurbanos despliegan procesos creativos e inventivos mixtos e híbridos. Un amplio conjunto de prácticas de reapropiación y resignificación tecnológica relativamente autónomas que no reproducen total ni literalmente las prescripciones del código sociotécnico dominante. Procesos de readecuación y personalización sociotécnica, patrones de uso múltiples y significaciones variadas que se caracterizan por su incapacidad de subordinación completa a los mandatos formales, visibilizan las controversias, conflictos y negociaciones que subyacen a la propuesta de cambio tecnológico y dan cuenta de la naturaleza política de la tecnología moderna y las múltiples tensiones que atraviesan las relaciones entre el Estado y la condición de vida rurbana.

En este capítulo, entonces, nos adentramos al reconocimiento de los acuerdos y desacuerdos que se erigen entre las disímiles relaciones técnicas que subyacen a uno y otro sistema sociotécnico. Esto es, las dis-cordancias entre las formas de hacer que los pergeñaron y el significado que ese hacer tiene para los actores sociales implicados; las características -materiales, funcionales y simbólicas- de los sistemas

sociotécnicos resultantes y las matrices de relación hombre-objeto que resultan distintivas en uno y otro caso, sus peculiaridades y/o semejanzas.

1. Entre lo propio y lo ajeno. In-adecuaciones y dis-continuidades sociotécnicas

Partimos del supuesto de que las distintas racionalidades en juego promueven disímiles esquemas de relación entre el hombre y sus sistemas sociotécnicos. Dichos esquemas de relación están presentes en la génesis misma del objeto, se expresan en su configuración técnico-material y lo acompañan a lo largo de toda su vida. Relaciones más o menos instrumentales y/o yuxtapuestas a otras intencionalidades posibles, operan sobre el proceso de diseño y producción de los sistemas sociotécnico. Valores, intereses lógicas relativas a una u otra racionalidad moldean sus formas técnicas y materiales. Lejos de ser meras materialidades, los sistemas sociotécnicos vehiculizan y actualizan las racionalidades que los pergeñaron. Los intereses y valores promovidos por uno u otro tipo de racionalidad no son impuestos por fuera y a posteriori; penetran la construcción misma de los sistemas sociotécnicos (Feenberg, 2012). Como veremos a lo largo de este apartado, las categorías de control y orden, por ejemplo, que estructuran el pensamiento formal moderno inciden sobre la configuración técnico material del zoótropo, el cual es diseñado y construido teniendo en cuenta aquellos principios que permiten lograr una máxima productividad (eficiencia, velocidad, etc.), y suprimiendo cualquier signo de emotividad, espontaneidad y/o sorpresa que atente contra su exclusiva instrumentalidad mercantil y moderna.

Puntualmente, interesa reconocer las configuraciones técnico-materiales de los sistemas sociotécnicos que llaman nuestra atención: el carromato tracción animal y el zoótropo. Para ello describiremos y contrastaremos sus procesos de diseño y producción (los principios, concepciones y lógicas que los guían) y las principales características de los sistemas sociotécnicos resultantes. De manera concomitante, iremos dilucidando el tipo de relación que se va instaurando entre el actor urbano y los respectivos sistemas sociotécnicos a lo largo de dicho proceso. En lo sucesivo, entonces, intentamos desarrollar y analizar las tensiones entre uno y otro proceso

sociotécnico y los sistemas resultantes. Para, a través de ese ejercicio de análisis, continuar avanzando en la dilucidación de los tipos de relación que el actor rural va estableciendo con uno y otro sistema sociotécnico.

1.1 Re-inención y reciclado. Autoproducción y manutención del sistema sociotécnico rural

A diferencia del zoótropo, el carromato tracción animal forma parte de la condición de vida rural “desde siempre”. Parte central del patrimonio familiar, en la mayoría de los casos, carro y caballo han sido heredados generacionalmente. Presentes en las trayectorias vitales y laborales, elementos “naturales” del entorno inmediato, la relación con el sistema sociotécnico rural comienza en la niñez, primero como un juego y después como parte central del trabajo. Sin abandonar su lado lúdico, carro y caballo se configuran como el medio de vida por excelencia.

“El caballo viene de herencia porque mi finado abuelo, padre de mi padre ya tenía caballos. Falleció y quedó una yegua que pasó a las manos de mi padre y después él se alejó de los animales por la edad. Entonces yo le compré un caballo. Se llamaba Pancho. Y bueno de ahí empecé...” explica Guatón, quien en la actualidad comparte con su hijo el uso del carro y el caballo. El padre se dedica a las changas, el hijo cartonea. *“A todos en la familia les gustan los animales. Lo que es el gordito, el nietito mío, es adoración que le tiene a la yegua. Él le dice tiqui-tiqui a la yegua, no sé porque...yo lo sé llevar en el carro y él empieza tiqui-ti, tiqui-ti. Uhhhh, van sentaditos conversando, no si les gusta”*, comenta con notable orgullo.

En general, los actores rurales diseñan y producen ellos mismos sus propios sistemas sociotécnicos. Carro y caballo son, por un lado, variados. Y por otro, responden a tecnologías que tienen siglos de historia, pero en la práctica se producen mediante diseños innovadores que se adaptan a sus quehaceres y habilidades con particular adecuación. Lo que permite producir esos instrumentos es la capacidad que disponen los actores para apropiarse, recrear e innovar sobre viejos principios tecnológicos utilizando objetos de deshecho o a costo de trueque.

En este marco, situado como productor, usuario y reparador de su propio sistema sociotécnico, el actor rural genera un carro y un caballo que se configuran como una innovación con adaptaciones propias que pueden considerarse como

reinenciones o apropiaciones ad hoc. Como veremos a continuación, al carácter de reinención y apropiación se ajusta en la medida que son los propios actores quienes, partiendo de un instrumento de larga data -los carros se utilizan como medio de transporte desde al menos hace unos cuatro mil años y con funciones diversas- lo transforman a partir de las experiencias de uso y capacidad de hechura.

“A cada actividad, su carro y su caballo”, advierte Guatón en referencia a las diferencias que, aunque imperceptibles para el transeúnte apresurado de la ciudad, estructuran tipos ideales de carromatos especialmente adecuados a: a) El tipo de actividad para la cual se destinan, las rutinas y los materiales trabajados (residuos, arena, escombros, cartón, verduras, vidrio, metales etc.); b) Las características del espacio donde se van a mover (tierra, asfalto, agua, etc.); y c) Los rasgos morfológicos del animal de tiro y su capacidad de fuerza (peso, contextura, etc.). Así por ejemplo, “el carro pa’ cirujear” es el clásico carromato de metro o vagonetas. Dado que los materiales con los que se trabaja son relativamente livianos y se venden por kilo, los cirujas necesitan un carro “grande” pero “liviano” que les permita recolectar la mayor cantidad de residuos y reste peso a la tracción animal. Si el trabajador alterna el reciclaje con el trabajo en la arena, las ruedas del carromato serán de mayor tamaño para poder desplazarse en terreno áridos como las costas del río. Asimismo, como el espacio de trabajo característico es el centro de la ciudad, el ciruja tiende a incorporar también un conjunto de accesorios más urbanos: CD’s que hacen las veces de “ojos de gato”, carteles luminosos y cintas refractarias. Una chapa “patente” provista por el PRU y una “cajita de herramientas” que siempre los saca de apuro. Por su parte, los caballos empleados para las actividades de cirujeo son animales de porte pequeño o mediano y lo fundamental es que sean mansos, “sociables” ya que debe convivir con autos, transeúntes, y ruidos varios¹⁶⁴.

¹⁶⁴ En este sentido, los relatos de los carreros y las observaciones realizadas, permiten identificar tipos ideales de sistemas sociotécnicos según las ocupaciones y espacios de trabajo. Respecto del carromato, sus diferencias son de tamaño, características específicas de algunas de sus piezas (tamaño de las ruedas y la caja), tipos de materiales con los que han sido contruidos (madera vs. chapa y el hierro) y accesorios (inscripciones, utensilios complementarios). Por su parte, las diferencias y elecciones en torno de los equinos se estructuran básicamente en función del tamaño, la capacidad de fuerza en el tiro y el temperamento más adecuado al tipo de actividad y al espacio de trabajo característico. A diferencia del sistema sociotécnico rurbano comúnmente empleado para cirujeo, un carro empleado para las actividades de extracción y venta de áridos en las costas del río, posee una caja de 1 o 1 ½

A nivel de lo que implica “reinventar” un carro -diseñarlo, producirlo- los actores lo hacen siempre limitados por sus recursos pero acogidos a distintas alternativas. En general, reciclando materiales y utilizando diferentes saberes y habilidades consuetudinarias y formales aprendidas a lo largo de la vida, recurren a la autoconstrucción como modalidad más habitual para obtenerlos. También apelan a la compra o el encargo a algún “especialista” en fabricación de carromatos (vecino, mecánico o herrero) y/o el préstamo o incluso alquiler. Sin embargo, la mayoría de los entrevistados manifestó crear y reparar con sus propias manos, en sus hogares y con la colaboración de los suyos, el carro que emplean. La apropiación, entonces, es completa.

El acto técnico de diseño y creación sigue una secuencia más o menos habitual. Antes de armar el carro deben conseguir los materiales y las piezas indispensables. Además de los intercambios entre carreros y las compras en las chacaritas, desarmaderos y talleres de la ciudad, los actores reciclan residuos urbanos para obtener las partes necesarias. Esto porque, como explica el Gringo (2008): *“...el ciruja no se mueve con plata, es más como diciendo de permutar. Uno busca la forma, se las ingenia, inventa, cambia, arregla todo porque viste al ritmo que vive uno. Al carro tenés que ir haciéndolo, lo haces vos con tú sacrificio. Acá no es de comprar. No, no es así. Acá tenés que andar buscando. Todo se hace permutando, acá a la plata se la hace vivir. Hay que darse maña, siempre rebuscando”*.

Mientras recorren la ciudad cirujeando o haciendo una changa, los actores urbanos van recolectando todos aquellos materiales que, una vez reciclados, son aptos para construir el potencial vehículo. Hierros, maderas, cubiertas, ejes de vehículos y todo tipo de “chatarra” que en la calle son mera basura, en manos del actor se transforman en piezas valiosas del carromato urbano imaginado y

metros, ya que se usa no sólo como medio de transporte, sino también como unidad de medida. El material que se emplea es la chapa y el hierro porque es más liviano y no se deteriora tan rápido al entrar en contacto con el agua. Además, se utilizan ruedas de camión y/o camioneta ya que permiten un mejor desplazamiento en las barrancas arenosas del río. Por su parte, el caballo comúnmente empleado para estas actividades tiene que ser necesariamente un animal “de fuerza” que pueda transportar peso y circular en espacios desnivelados y no tan firmes como la vera del río. En muchos casos, se emplean animales “enteros” (no capados) ya que si bien son menos dóciles y “sociables”, tiene una capacidad de fuerza inigualable (Galimberti, 2008).

deseado¹⁶⁵. Al calor de la necesidad y las contingencias diarias, Marcelo va recolectando y reciclando aquellos materiales que se imagina sirven para su carro y/o arneses. *“Vos vas en el carro y vas cirujeando, mirando. La vagoneta toda me la armé así, un poco de cada lado. Fui juntando y en vez de vender lo que encontraba lo guardaba o cambiaba por otra cosa con los otros carreros o en la misma chacarita. Acá tenés que ingeniártelas. Ésta yo la armé toda con pedazos y así fui haciéndola con todas cuestiones de la ciruja. Inventa las varas, el tren delantero, todo. No compré nada, lo hice todo así, digamos, de uno nomás, cirujeando y con ingenio...”* (2008). Como explica Marcelo, una vez reunidas las materias primas, se inicia el proceso de armado. El patio de la vivienda oficia de taller y si bien se trata de una actividad propia de los hombres, el resto de la familia también acompaña y colabora a lo largo del acto técnico. Un carro prestado por un pariente o un vecino oficia de modelo. A su observación detenida, le sigue la elaboración de un diseño personalizado que se realiza sobre papel. Posteriormente, el actor toma las medidas del vehículo y procede a trabajar directamente con los materiales. A tal fin requiere del empleo de herramientas simples (martillo, saca bocado y tenaza) que el actor o, en todo caso, algún vecino siempre tiene a mano. La única complicación aparece cuando

¹⁶⁵ Como hemos anticipado, con su carro y su caballo el actor rurbano no sólo realiza sus labores diarias, sino que también se “rebusca” un sinnúmero de materiales que además de ser comercializados, son reciclados y destinados al autoconsumo. Alimentos, mobiliario, vestimenta, en fin una importante cantidad y variedad de materiales (orgánicos e inorgánicos) que le permiten ir resolviendo el día a día. Los usos que habitualmente se da a estos materiales puede ser clasificada en al menos dos grandes grupos: a) Materiales reciclados, acopiados e intercambiados en puntos de compra y venta: papel (cartón, planilla, papel de segunda, revistas, diarios, etc.); vidrios (color y blanco); metales (aluminio, cobre, bronce, chatarra, antimonio); plásticos (pet, cajones, bidones, botellas, tapitas, etc.); nylon, entre otros. Son clasificados según criterios impuestos por el comprador quien, posteriormente, les paga una suma de dinero en función del tipo de material y el peso de la carga entregada. b) Materiales recolectados y reutilizados por los actores en sus vidas cotidianas: es decir que, en lugar de venderlos, los actores los conservan y les dan diversos usos. Algunos de ellos son: para el sistema sociotécnico: los materiales ingresan al sistema de objetos como entradas y lo retroalimentan. Los residuos orgánicos, previa clasificación forman parte de la alimentación diaria de los equinos. Asimismo, parte de los materiales recolectados también son reciclados y reutilizados en la confección y arreglo de carros y arneses. Para consumo personal y familiar: aquí encontramos una diversidad de materiales que son reutilizados para distintos fines. Elementos de botiquín que incluyen desde medicamentos hasta cosméticos. Elementos de mobiliario, muebles y electrodomésticos y una gran cantidad de materiales utilizados en la construcción de galpones y habitaciones. Alimentos que los actores autoconsumen o revenden en sus barrios. Vestimenta y calzados son también reutilizados por los actores rurbanos.

se necesitan soldar piezas, ante lo cual se recurre a herreros o mecánicos quienes a cambio de un pago, realizan el ensamble.

Ahora bien, a nivel estético, en tanto, y no necesariamente vinculado a cuestiones de pragmática, el actor rurbano personaliza su carromato en función de los gustos y preferencias personales o familiares. Los laterales externos de las cajas de los carros pueden presentar distintos carteles escritos por sus conductores. Las inscripciones allí plasmadas ofrecen productos, por ejemplo “vendo arena”, y/o servicios, por caso “saco escombros, chapas” y “jardinería”, consignando los domicilios y/o teléfonos para facilitar el contacto con potenciales “clientes” (en muchos casos es posible que se ofrezcan números de telefonía celular como contacto), y/o adherir a cuadros de futbol u otras consignas de identificación. A estas se suman otros textos con propósitos distintos: declaraciones de amor, pasiones deportivas o simplemente los nombres de los dueños. También es común que tengan adhesivos varios, figuritas y recortes de revistas referidos a personajes televisivos, entre otros. Algunos actores también llevan en sus vehículos “la herradura de la buena suerte” y taleros que se emplean como “barandas desmontables” durante la recolección para maximizar la capacidad de carga del vehículo. Para esta misma función se suelen utilizar tarros de 20 litros que permiten ir separando ciertos materiales, por ejemplo los alimentos para autoconsumo. Todos estos accesorios, al igual que las piezas y materiales, son parte de los elementos que diariamente el actor recoge en la ciudad. En este sentido, si prestamos atención, sus materialidades reflejan un sinnúmero de diseños que incluyen las más variadas formas, colores, texturas, materiales, tamaños y decorados. Procesos de personalización que hacen que no haya dos carros rurbanos idénticos.

Lo mismo sucede con los arneses o las “pilchas del caballo”. *“Con un trapo, un pedazo de vaquero o una bolsa de esas rojas, esas partes que son bien duras, te podes hacer una rienda. Viste que muchos hacen como ser las pecheras con arpillera, la cosas y bueno ahí está. Para la arena usan esos porque han comprobado que son mejor que las de cuero, además son carísimas”* (Gringo, 2008). Como resultado de sus prácticas de creación e inventiva, emergen piezas relativamente nuevas. Con una estética distinta, alejada del cuero, la plata y la alpaca (elementos clásicos del arnés gaucho) la silleta del carro rurbano está hecha con la

cubierta de una motocicleta y, en lugar de lonjas de cuero, lleva sogas y cadenas. Dos correas de persiana hacen las veces de riendas y una bolsa de arpillera cocida con hilo blanco se transforma en una pechera. El talero tiene mango de escoba y una lonja de cubierta de auto o una cadena. Las maneas son de bolsa roja y el freno combina la pieza original de hierro con fajas de las más diversas telas, alguno que otro tornillo y hasta los hay hechos de cable trenzado. Simple, rudimentaria y con una vida útil corta, esta particular montura es funcional, económica y versátil¹⁶⁶.

En el caso de los caballos, siempre hablamos de un animal que ha sido “hecho” y “moldeado por el hombre”¹⁶⁷. Pues, como sostienen los carreros “el caballo pa’ la ciudad no nace, se hace”. El animal está “hecho” cuando, por un lado se ha familiarizado y acostumbrado a la presencia y el contacto con el hombre, los lugares y los objetos cotidianos y, por el otro, ha aprendido a desempeñar la función que se le exige. *“...de chiquitos los vamos amansando, los tocas para sacarles las cosquillas y que vayan aprendiendo el manoseo de uno [...] le vas hablando, les vas enseñando y es como un chico el animal, se acostumbra a vos, te reconoce. Yo les se dar pan con azúcar todos los días. Después una vez que ya están mansitos cada cuatro, cinco días sino semana por media los vamos poniendo al lado de la madre, los atamos de la vara con una piolita y un bozalcito entonces ya se van acostumbrando al ruido del carro y todo eso. Y después ya cuando son más o menos grandecitos les ponemos un balancín al lado, una pecherita, una frena y ya van tirando al lado y ya se van haciendo de chiquitos ellos. Entonces cuando uno ya se crió, ya tenés un animalito sociable, un caballito pa’ la ciudad como quien dice...”* (Juan, 2008).

Además de diseñar y fabricar su carromato y criar su propio caballo, el actor también se encarga de las respectivas tareas de reparación y mantenimiento. Mediante estas tareas, da continuidad y prolonga el acto de invención y construcción que originó su sistema sociotécnico. Continúa en un vínculo permanentemente con cada uno de sus elementos y despliega una relación de proximidad y continuidad con el

¹⁶⁶ En anexo digital se adjuntan fotografías de las piezas y detalles del sistema sociotécnico rural, captadas durante el trabajo de campo.

¹⁶⁷ *“...hecho significa que sepa trabajar, que si le atas un carro que sepa tirar. Bueno pa’ tirar porque hay caballos que están gordos pero no saben tirar o hacen la maña cuando tienen que subir o tirar. Por eso no todos sirven pa’ esto. Tiene que ser un animal que ya lo hayas hecho, que le hayas enseñado...”* (Juan, 2008).

sistema en su conjunto. Dicho vínculo conlleva un significativo coeficiente de atención al funcionamiento técnico, mantenimiento, arreglo, mejora del artefacto que prolonga casi indefinidamente la actividad de invención y de construcción (Simondon, 2007). En este sentido, dado que el proceso de diseño-producción-mantenimiento del objeto urbano no está escindido, como tampoco está separado del actor que lo realiza, el sistema sociotécnico tiene una vida útil relativamente larga. De procurarle los cuidados y mantenimientos necesarios, puede tener carro *“pa’ toda la vida”* advierte Guatón. Es quizá esta longevidad del objeto lo que ha permitido, por ejemplo, que en la familia de María un mismo carro haya pasado ya por cuatro generaciones. O que Guatón, después de 30 años, todavía conserve y utilice el carro blanco que le compró a su padre: *“...yo tengo casi 52 años y mi papá hizo hacer ese carro, no sé pero debe tener más de 30 años porque él después me lo vendió a mí. Uno lo va cambiando, lo va yapando. Está un poquito deshilachado, pero se aguanta lindo. No, si es viejo pero está sanito el tuio”* (Guatón, 2008).

Hasta aquí entonces, podemos decir que situado como productor, usuario e incluso reparador de su propio sistema sociotécnico, el carrero participa activamente a lo largo de todo el acto técnico que origina y mantiene su carro y caballo. El proceso de creación y manutención urbano se asienta en la imaginación y creatividad del actor, quien al calor de la necesidad, reinventa y resignifica viejas técnicas y múltiples materiales en desuso. Así, el acto técnico desplegado se basa en la propia experiencia, los saberes y habilidades consuetudinarias, el descubrimiento e inventiva ocasional. Acontece en los espacios y tiempos de la cotidianidad. Más o menos calculado y planificado, está abierto a las contingencias del diario vivir, la sorpresa y la espontaneidad expresada, por ejemplo, en el hallazgo inesperado de una pieza difícil, la ayuda solidaria de un vecino, o la aparición imprevista de una changuita que obliga a postergar las tareas de construcción o amansado para otro día. La técnica urbana que se despliega en torno al sistema sociotécnico tiene una finalidad práctica inmediata y está al servicio del grupo para producir lo esencial para su supervivencia.

A lo largo de todo el acto técnico, pero fundamentalmente en los momentos de reparación y manutención, se actualizan, refuerza y profundiza la relación entre el actor y su sistema sociotécnico. A medida que transcurre el tiempo, dicha relación se

carga de vivencias, anécdotas, sentidos y emociones. Se va tejiendo entre ambos un vínculo que más allá de lo instrumental, remite a una comunión, una suerte de unión entre el hombre y el objeto que es lo que posteriormente lo lleva a hablar de su caballo como un ser “cuasi humano” y lo que, en la mayoría de los casos, impide su comercialización y/o remplazo.

1.2 Omisiones, escisiones y tecnicismos. Un móvil urbano para actores rurales

Ahora bien, a continuación nos adentramos en la dilucidación del acto técnico que subyace al zoótrolo, a la vez que intentamos desentrañar el tipo de relación que se establece entre éste y los actores “beneficiarios”. A diferencia del sistema sociotécnico rural, el diseño del “zoótrolo” -en sus distintas versiones- en general, estuvo a cargo de grupos exclusivamente conformados por técnicos y expertos¹⁶⁸. Su

¹⁶⁸ La reconstrucción de la historia del proyecto -adjunta en anexo impreso- indica que hubo al menos tres prototipos o modelos de motocarga zoótrolo. El primero, contemplado en el proyecto “original”, preveía la producción local (mediante cooperativas conformadas por cirujas) de un prototipo especialmente diseñado por los técnicos del Instituto L. Da Vinci en colaboración con un carrero dedicado al cirujeo. Dicha propuesta fue oficialmente aprobada y se financió la creación del primer y único prototipo (en anexo impreso se comparten imágenes de este primer prototipo que, a diferencia del que finalmente se implementó, tenía una capacidad de carga de 500kg., podía transportar hasta tres personas, contaba con motor diesel y una mecánica de fácil reparación). Pese a sus ventajas relativas, como consecuencia de una serie de desacuerdos políticos y falta de financiamiento, la iniciativa fue finalmente abandonada. En el año 2011 se retomó la propuesta, pero se terminó implementando un modelo de motocarga que dista del prototipo originalmente diseñado, no cuenta con la participación de los carreros y es producido en serie por una empresa privada dedicada al rubro de los motovehículos. Hacemos referencia a la Motocarga150 que la empresa Motomel ofrece dentro de sus modelos de utilitarios y que, en el caso de las unidades destinadas al PRU, incorporaría algunos “refuerzos mínimos en el chasis”. Esto es, entre el utilitario que Motomel ofrece a todo público y el primer prototipo de zoótrolo “especialmente” destinado a los recuperadores urbanos de nuestra ciudad, la diferencia “sustancial” radicaría en algunos refuerzos de soldadura realizados sobre el chasis del vehículo. Un modelo de carromoto que -en términos de sus propios gestores- “no es el zoótrolo original”; su elección se concretó en el marco de una reunión de café entre técnicos y funcionarios, al calor de una coyuntura política y un entramado de intereses fundamentalmente económico-políticos que no guardan correspondencia con la propuesta original que preveía la generación de un emprendimiento para la producción local y autogestionada de los vehículos. “Detalles” que son sistemáticamente omitidos e invisibilizados, puesto que el discurso dominante -a nivel local, pero también en otras provincias y ciudades interesadas en implementar los móviles urbanos- es aquel que sostiene que el Instituto L. Da Vinci es el responsable del diseño del motocarga zoótrolo, el cual, a su vez, es presentado como un vehículo “especialmente adecuado a las actividades y necesidades de los recolectores urbanos”.

En 2013, y habiendo entregado 15 unidades Motomel, desde el PRU se decide cambiar de proveedor debido a los desperfectos mecánicos recurrentes y la inadecuación sociotécnica general de los vehículos Motomel respecto de los requerimientos que exigen las labores de los carreros urbanos. En

producción (ensamblaje), por otra parte, la realizaron los técnicos operarios de empresas privadas -Motomel y Speed Limit- dedicadas al rubro de los motovehículos. Dicho proceso no contó con la participación de los carreros, destinatarios directos del vehículo.

La propuesta “original”, vale la pena recordar, contemplaba la participación activa de los carreros en el proceso de diseño y producción del vehículo. Pues se partía del supuesto que sus experiencias y sugerencias técnico-mecánicas eran necesarias e ineludibles para lograr un prototipo adecuado tecnológicamente a los requerimientos de sus labores y espacios de trabajo característicos ¿Qué pasó con aquella idea inicial? Al respecto, el técnico mecánico del PRU nos comentaba: *“El proyecto original era una buena idea. Suponía la posibilidad de integrar al recuperador y su familia en el proceso de fabricación y construcción del vehículo [...] Además de ser un buen proyecto financieramente, era bueno socialmente, incluso. Yo creo que por eso fracasó [...] cerraron trato con Motomel, grandes armadores, ensambladores de motos. Compraron hecho y cajonearon la primera idea que suponía un proyecto más complejo y un vehículo técnica y mecánicamente más adecuado a los carreros. Optaron por aumentar sus propios negocios y ponerse títulos del tipo ‘yo fui, yo diseñé’ presentando un prototipo archi viejo y conocido como el motocargo como si fuese una solución innovadora, un avance revolucionarios original y propio...”* (PT-mecánico PRU, 2012).

¿Quiénes y cómo eligieron el prototipo de vehículo que finalmente se entregó a los carreros en el marco del PRU? En términos generales, las decisiones más importantes

dicha ocasión, desde el PRU se adquirieron 10 nuevas unidades correspondientes al modelo triciclo de carga SL500 de la empresa Speed Limit (localizada en Laboulaye, Córdoba) que, entre otros rasgos distintivos, posee un chasis más robusto y mayor capacidad de carga. En este marco, pese a que el prototipo de vehículo “original” fue por segunda vez remplazado, los técnicos y funcionarios responsables del PRU continuaron llamándolo “zoótropo”, a la vez que siguieron reafirmando la autoría sobre el modelo, su carácter novedoso, innovador y especialmente adecuado a las labores de los recuperadores urbanos de residuos.

Este tipo de vehículo, importa señalar, es común en muchos países sin que se les llame “zoótropo” ni que se considere especialmente dirigido a actores urbanos, sino que se presenta y emplea como instrumento de cargas variadas (a modo de ejemplo, en anexo digital se adjuntan fotografías de motocargas empleadas en Lima, Perú). Asimismo, lejos de ser una invención reciente, los motocarros o motocargas datan del siglo pasado, reconociendo su apogeo en la Italia de posguerra (Véase por ej. el modelo Moto Guzzi 500, construido por la compañía italiana Guzzi en 1940 o el modelo Ape construido por Piaggio en 1948).

las tomó un grupo reducido de técnicos expertos y funcionarios políticos. En función de apremios electorales e intereses económicos particulares, con una clara visión instrumental e hiperoptimista de la tecnología, un significativo sesgo tecnocrático y sin consideración de los carreros, en una reunión de café y al calor de variables ajenas a la condición de vida rurbana, sus necesidades y problemas, nació el prototipo de vehículo que actualmente circula en la ciudad¹⁶⁹. Pese a que no es el prototipo originalmente propuesto, el “móvil urbano” continua denominándose “zoótropo” y es presentado como un vehículo *“especialmente adecuado a las actividades y necesidades de los recolectores urbanos”*.

La racionalidad formal que se impone y moldea la configuración técnico material del zoótropo es una racionalidad fundamentalmente instrumental tendiente al dominio técnico pragmático y orientado a alcanzar la máxima perfectibilidad posible. Bajo su halo, y a fin de cumplimentar sus propósitos de exactitud y perfeccionamiento, el acto técnico que da origen a la tecnología moderna implica disociaciones: la separación entre el acto técnico y el hombre que lo realiza; y dentro del acto técnico, el momento de diseño-producción se escinde del momento posterior de uso y, por lo tanto, de su potencial usuario.

Como todo acto técnico moderno, el diseño del zoótropo estuvo a cargo de un grupo de técnicos, quienes, lejos de establecer un contacto directo con el vehículo, realizaron un trabajo especialmente intelectual y abstracto. A diferencia del sistema sociotécnico rurbano forjado al calor de la creatividad e inventiva del actor y mediado por un trabajo manual y artesanal, el zoótropo surge como el resultado de una operación consciente, reflexionada y fundamentada en fuentes y presupuestos científico-técnicos. *“Pedruzzi después que vino de España empezó a diseñar la idea en su cabeza. Fue su idea y la de los técnicos que lo acompañan. Tenían la idea del zoótropo como el pasaje, la evolución del caballito a la moto. Una idea que a nosotros nos cerraba por todos lados”*, expresaba la Coordinadora del PRU (2012), en referencia al carácter abstracto y cognitivo de la labor realizada por los

¹⁶⁹ Hacemos referencia a los modelos motocarga 150 Motomel y triciclo de carga SL500 Speed Limit (en anexo impreso de adjuntas datos técnicos y fotografías de ambos modelos).

especialistas, a la vez que daba cuenta de las experiencias y postales foráneas que inspiraron la propuesta.

Una vez finiquitada, la idea se concretó y materializó a partir de un trabajo de ensamblaje realizado por los operarios de una empresa privada, bajo una lógica de producción racionalizada y socioproductiva típicamente moderna. Las empresas implicadas -Motomel y Speed Limit- compran las piezas en el exterior y ensamblan los motovehículos en serie, buscando maximizar sus ganancias, reduciendo costos y aplicando una lógica y modalidad de trabajo altamente racional y controlado. En ese marco, los sistemas sociotécnicos resultantes además de ser entregados a los beneficiarios del PRU, se ofrecen a un público amplio en distintas concesionarias de nuestra ciudad y el país.

Ahora bien, de todas las escisiones que operan sobre el acto técnico moderno que da origen al zoótropo, nos importa remarcar la separación entre los ingeniero y/o técnicos encargado del diseño y ensamblado, por un lado y los actores urbanos en tanto que potenciales usuarios, por el otro. Esta separación, como hemos anticipado, conlleva niveles de participación diferencial y desigual en los procesos de diseño y producción, circulación y apropiación de tecnologías. En el caso del zoótropo implicó la no participación de los actores urbanos, sus saberes y habilidades. Sus experiencias y relatos fueron invisibilizadas y construidos como no válidos en el proceso de producción del motocargo.

Desde la perspectiva del pensamiento formal que guió la mirada e intervención técnico profesional, el zoótropo se configuró como un producto técnico abstracto y estándar, descontextualizado y despojado de cualquier inscripción que remitiera al universo urbano, sus actores, prácticas y espacios característicos. Diseñado para realizar actividades “ligeras” y transportar cargas “livianas” el zoótropo sirve sólo para “cartonear”. No se ajusta a la heterogeneidad y diversidad que caracteriza las prácticas de rebusque y la tendencia a la pluriactividad de sus actores protagonistas. *“El problema de esta moto –advierte Pepe- es que es un vehículo muy frágil. Sirve para cosas livianas, no para cosas pesadas [...] la mayoría de los carreros siempre hemos trabajado con varias cosas, por ejemplo yo siempre trabajé con el cirujero*

pero si me salía una changa de escombros, iba, descargaba las bolsas de basura y me iba a ganar la changa. Pero con la moto ¿qué changa voy a hacer?” (2012).

La misma practica descontextualizadora de la abstracción formal, acentuó sus aspectos puramente utilitarios y lo definió como un mero medio o utensilio especializado. Esto es, destinado a la realización de una única actividad productiva: la recolección y venta de cartón y papel. En ese marco, la razón instrumental que guió los razonamientos y procedimientos que subyacen a su creación, buscó hacer de él un instrumento técnicamente más eficaz para que cumpla con máxima precisión su exclusiva instrumentalidad productiva y la consiguiente maximización de beneficios.

En consonancia con esa mirada instrumental pragmática, el personal actuante del PRU en varias ocasiones menciona la eficacia, eficiencia, precisión, predictibilidad como criterios claves capaces de optimizar la actividad y maximizar las ganancias¹⁷⁰.

Premeditadamente creado, el zoótropo por tanto conlleva una fuerte intencionalidad mercantil. Ha sido concebido para ejercer una función precisa y predeterminada, mediante una intencionalidad científica y técnicamente producida que es el fundamento de su eficacia, precisión y plenitud funcional (Santos, 2000). El zoótropo vehiculiza también una fuerte intencionalidad simbólica: “*mejores condiciones de vida, integración socio laboral, seguridad y progreso*” son algunas de las ideas que, en boca de los referentes políticos, científicos, empresarios y periodistas, promueven su aceptación.

Hijo de la razón científica, el cálculo y economía de esfuerzos, el zoótropo -como toda tecnología moderna- busca la exactitud funcional y aspira a la artificialidad y perfectibilidad creciente, sin consideración de los usuarios y contextos concretos de uso. En este sentido, podemos decir entonces que a diferencia del carromato tracción animal, el zoótropo obedece a una lógica de fines instrumentales ajenos a la cotidianeidad rurbana. Mientras el primero ha sido especialmente creado y ajustado a las actividades de rebusque, necesidades y habilidades de los carreros y está puesto al

¹⁷⁰ Así, por ejemplo, en documentos oficiales el zoótropo es adjudicatario de los siguientes beneficios: a) realización del trabajo de una manera eficiente y a un bajo costo de mantenimiento, b) libre circulación, sin ninguna restricción por parte del Edecom, c) desplazamiento a una velocidad normal que agiliza el trabajo y no obstaculiza la circulación del tránsito, d) agilización total de la tarea, a menor costo y bajo consumo (En anexo digital se adjunta copia de las planillas de evaluación provistas por los técnicos del PRU).

servicio de la supervivencia del grupo; el zoótropo es totalmente indiferente al universo urbano y responde a una intencionalidad tendiente a la competitividad y orientada a sostener posiciones de superioridad y dominio. Descontextualizado y sin consideración de los actores, sus prácticas y espacios, el zoótropo responden a un modelo estandarizado y homogéneo. *“Esta moto -reconoce el técnico mecánico del PRU- responde a un modelo estándar. Están sobrepasadas de refuerzo para los que sólo juntan cartón, y en otros casos, la mayoría, no les alcanza un vehículo de estas características porque transportan materiales más pesados. Desde siempre lo han hecho, viven de eso y entonces las terminan rompiendo. El Pepe es un caso paradigmático porque literalmente parte los diferenciales a la mitad. Cuatro diferenciales ya le cambiamos. Limpia las bolsas de los edificios del centro y además saca la comida de los comedores porque le vendé a uno que tiene chanchos y también aprovecha para él, su familia. Esas bolsas son muy pesadas. No es lo mismo esa motocarga llena de cartón que llena de basura orgánica. El manual de la moto dice que el peso máximo que suporta son 450 kilos, pero la han cargado hasta 1000 kilos. Además por el tipo de trabajo que hace, porque lleva mucho peso necesita más frenos y más potencia porque los consume más rápido. Entonces el Pepe no sólo quiebra los palieres, sino que cada tres meses o menos tiempo precisa renovar frenos...”* (PT-mecánico PRU, 2012). Imbuido de artificialidad el nuevo móvil urbano no considera nada excepto la búsqueda desenfrenada de beneficios eficacia, productividad y rentabilidad.

Croto tiene el zoótropo hace tres años. No está conforme, *“no es lo mismo”* dice preocupado. *“Esta no es una moto para carreros. A mí no me venden ese perro porque si fuera para carreros no se tendría que romper tanto ¿o no? me pregunta. Hace un silencio y continúa. “La mecánica no sirve para el trabajo que hacemos nosotros y para arreglarlas es un lío. Antes con el carro era más sencillo porque lo podíamos arreglar nosotros con las mismas cosas que cirujeábamos. Uno sabía más cómo manejar el tema del carro...por eso a muchos nos dan ganas de volver al carro, se extraña, ya no es lo mismo [...] Los primeros días andábamos bien, pero después ya se empezaron a romper, si no se rompía una cosa se rompía otra y cuando se te rompe es todo un problema porque tenés que tener la moneda para*

arreglarla. Si existiera una moto para carreros sería otra cosa. Lo que pasa que acá, ellos hicieron el negocio y nos dieron motos descartables. Tomen estas porquerías para los carreros, dijeron. Total qué les importa, ellos hacen su moneda y nosotros que nos arreglemos, como siempre” (Croto, 2012).

1.3 Zoótropo y rebusque. Desajustes y readecuaciones sociotécnicas negadas

Situado en la cotidianeidad rurbana, el zoótropo no cumple la clásica triada tecnología-producción-progreso, no se adecua los saberes y habilidades consuetudinarios ni a las lógicas de intercambio habituales, reduce las posibilidades de rebusque y genera gastos muchas veces inafrontables. Así, los principios y concepciones exclusivas y excluyentes de la racionalidad formal, terminan generando más inconvenientes que soluciones.

En términos generales, los actores consultados reconocen que la motocarga les proporciona rapidez, agilidad y confort a la hora de realizar sus actividades. *“No cansas tanto al animal”, “es más rápido para salir porque no tenés que buscar el animal y atar el carro como antes”, “vas y venís más ligero”, “el conductor tienen menos desgaste físico”* son algunas expresiones recurrentes. Gracias al zoótropo, los entrevistados manifiestan que ahora pueden circular libremente por el centro sin que los paren y/o sancionen. Asimismo, consideran que el aspecto más “higiénico” de este vehículo, en contraste con el carromato, promueve una mayor aceptación por parte de la ciudadanía. Sin embargo, pese a reconocer algunas ventajas comparativas, la evaluación general remarca más aspectos negativos que positivos. Al respecto, compartimos la síntesis que realiza Antonio, quien en consonancia con sus colegas, da cuenta de algunos de los aspectos técnicos-materiales que se consideran desajustados, frágiles e inadecuados. *“La caja tendrías que ser más grande, sería mejor eso para nosotros porque nos queda chica, tenemos que hacer dos viajes y gastamos más combustibles. En el carro era más lento, pero hacíamos uno solo. Algunos le ponen maderas o tarimas a los costados, pero dicen que queda feo que arruinan la moto. Otra cosa que le falta a la moto es el lugar para el acompañante. Además vinieron sin goma de auxilio. Se pincha una goma y es un lio...”* (2012).

A partir de la síntesis que realiza Antonio, podemos observar que la rapidez y agilidad, cualidades por ellos reconocidas, no repercuten necesariamente en un incremento significativo de la producción. Sus potenciales impactos se ven contrarrestados por el tamaño reducido de la caja y la baja capacidad de carga del vehículo. Ante esta situación, los zootroperos se ven obligados a realizar mayor cantidad de viajes por día, lo cual conlleva a su vez más gastos de combustible. Al final del día, la diferencia es mínima respecto de lo recolectado y recaudado con el carro. Los gatos en combustible minimizan cualquier ganancia extra asociada a la velocidad y rapidez del zoótropo.

Esa misma “fragilidad” y la existencia de reglamentaciones prohibitivas, impide realizar una variedad y multiplicidad de changas y rebusques complementarias (extracción y venta de áridos, viajes de escombros, etc.). En este sentido, y como veremos más adelante, a diferencia del carromato cuya reversibilidad permite una instrumentalidad múltiple y cierto grado de libertad en el uso, la superespecialización y univocidad funcional del zoótropo entra en tensión con la pluriactividad que caracteriza la condición de vida rurbana¹⁷¹.

Otro inconveniente importante, reside en la imposibilidad de arreglar y reparar ellos mismos el vehículo urbano. En ese marco, los carreros dependen de los técnicos expertos que trabajan en Taller mecánico del PRU donde si bien no pagan la mano de obra, si deben asumir los gastos de repuestos. A diferencia de las piezas del carromato, los elementos del zoótropo no pueden reciclarse ni se consiguen en sus redes de intercambios informales cotidianas. Para adquirirlos se ven obligados a ingresar a las lógicas económicas formales, precisan dinero y tienen que estar dispuestos al recambio y renovación permanente de lo viejo por lo nuevo. La lógica de reciclado y reutilización entra en crisis; el bolsillo del actor rurbano también.

¹⁷¹ Como ya señalamos, las inadecuaciones y desajustes sociotécnicos así como la presencia recurrentes de desperfectos mecánicos motivaron el remplazo de las motocargas Motomel por el triciclo de carga SL500 de la marca Speed Limit que, entre otros rasgos distintivos, posee mayor capacidad de carga y una estructura más reforzada. Así, a las quince unidades Motomel adjudicadas durante el transcurso de los años 2009 y 2012, se sumaron cuatro unidades correspondientes a la empresa Speed Limit, previéndose una segunda entrega (seis nuevos vehículos) para fines del año 2014.

Por otra parte, los carreros desconocen cómo funciona el zoótropo, el cual devienen en una suerte de “caja negra” debido principalmente a la escisión entre el saber técnico experto y el ejercicio operativo. Esta discontinuidad entre el actor urbano y el zoótropo, más allá de las implicancias económicas, nos habla también del tipo de relación que se instaura entre ambos, y el nivel de alienación en ella contenida. Desprovisto de los conocimientos y herramientas específicas para arreglarlo y repararlo, el carrero deviene en un mero usuario pasivo. La relación entre ambos se circunscribe y reduce a un vínculo instrumental pragmático y una intencionalidad puramente mercantil.

Al respecto la Coordinadora del PRU nos decía *“ellos te dicen que precisan más capacidad de carga, más motor y que la moto tiene importantes debilidades mecánicas [...] La motito está diseñada sólo para cartonear dentro de la ciudad [...] Entonces les decimos que si lo usas semanalmente con cargas livianas y le haces el mantenimiento semanal que les proponemos con el mecánico la moto tiene una buena vida útil. Pero si la deterioras, la sobrecargas, no te va a durar. Entonces, más allá de la mecánica hay un problema real que es la responsabilidad en el uso porque la moto andaría aún mejor si ellos le pusieran más pila al uso, la cuidaran, la tuvieran en condiciones más óptimas mecánicas, higiénicas...”* (Coord. PRU, 2012). Así, sin negar la existencias de las debilidades técnico-mecánicas del zoótropo el personal actuante del PRU aun reconociendo que el móvil urbano no es un vehículo totalmente apto para las actividades de cirujeo, en lugar de problematizar y revisar la tecnología, tiende a responsabilizar al carrero “por mal uso” acusándolo de “destrozón y “descuidado”¹⁷². Pues, cuestionar la validez de la tecnología es reconocer que los avances científico-técnicos modernos no siempre son ni la única, ni la mejor alternativa sociotécnica. Es poner en cuestión la racionalidad subyacente y, en ese sentido, sería ir terriblemente lejos pues implicaría revisar y cuestionar los propios fundamentos del accionar estatal, sus interpretaciones y acciones sobre la urbanidad.

Así, a pesar de su evidente inadecuación y la generación de impactos socioproduktivos en parte negativos, la validez del zoótropo -al igual que sucedía con

¹⁷² Expresiones registradas en el marco de las entrevistas realizadas a funcionarios y técnicos vinculados a PRU.

la ordenanza que prohíbe la tracción a sangre- no es puesta en discusión. Los discursos pero también las acciones concretas de los técnicos, expertos y funcionarios, así como los mensajes emitidos desde los medios de comunicación, continúan posicionándose directa o indirectamente a favor del móvil urbano. Esperanzadores, optimistas y confiados, los discursos científicos, normativos y mediáticos sostienen imágenes e ideas que sitúan a la tecnología como parte de aquello deseable y esperable en y para una sociedad moderna que apuesta al progreso y mira hacia el futuro. Lo importante de estas profecías no es que se cumplan (pues como ya vimos, en general, se realizan de manera bastante imperfecta) sino que refuerzan la validez de la tecnología, promoviendo su promoción y aceptación, a la vez que negando y descalificando su rechazo y/o problematización.

Se usa y no se toca. La reapropiación rurbana negada

Ahora bien, pese a las múltiples inadecuaciones, debilidades mecánicas e inconvenientes que plantea el zoótropo en y para cotidianeidad rurbana, los actores despliegan prácticas de resignificación y reinención sociotécnicas que incluyen desde intervenciones técnico-materiales hasta patrones de uso alternativo. Estas prácticas y procesos, asentadas en sus marcos tecnológicos cotidianos, recuperan y actualizan los saberes y habilidades, las lógicas de intercambios informales y la estética de reciclado y bricolaje característica de los actos técnicos y los sistemas sociotécnicos rurbanos, descritos en las primeras líneas de este apartado.

Mediante estos procesos de rediseño, adecuación tecnológica y reinención, los actores rurbanos buscan adecuar el zoótropo a las necesidades y requerimientos de sus condiciones de vida. En este sentido, a partir de sus saberes y experiencias, de manera más o menos espontánea, se desplazan del rol de usuarios pasivos y proceden a modificar y ajustar el vehículo para hacerlo más adecuado y apropiado a sus condiciones de existencia. Así, por ejemplo, la mayoría de los zootroperos ha incorporado tarimas, chapas, palos de escoba y tachos a fin de acrecentar la capacidad de carga del vehículo. Para realizar “remiendos” menores (por ej. atar un freno, sujetar un faro de luz) utilizan alambre, hilo, bolsas de nylon, entre otros materiales reciclados. Con fines estéticos, y ya no solamente pragmáticos, reutilizan las

herraduras y los zapatitos de la “buena suerte”, los rebenques pequeños de adorno, la tradicional cajita de herramientas, la cinta roja contra la envidia, entre otros¹⁷³.

“Atan los embragues con alambre, todo atado con hilos y soguitas. Cuelgan las bolsas como si tuvieran en el carro y como la caja les queda chica le ponen tarimas, palos, tachos. Ellos se aproximan a la moto, se vinculan con la moto como lo hacían con el carro y el caballo. Y eso está a la simple vista, el aspecto material delata esa forma de vincularse con el vehículo. Ahí ve la evolución del tipo. En la materialidad del vehículo vos ves la evolución del tipo, cómo se vincula con la moto, con el trabajo, si le va bien o mal...” (PT-mecánico PRU, 2012). Las intervenciones estético-pragmáticas que los actores rurbanos sobreimprimen a la tecnología moderna son en general descalificadas por la política pública y los técnicos expertos. Asociadas al atraso y significadas como un indicador de involución, se prohíben institucionalmente¹⁷⁴. Pues no reproducen los principios prescriptos por el código sociotécnico dominante y atentan contra el impulso de racionalización y homogenización inscripto en la tecnología moderna (Martín Barbero, 2004).

A modo de ilustración compartimos el caso de Víctor quien, desde hace quince años cuando llega el verano se dedica a vender helados. Con esa idea en mente, Víctor pensó en cerrar la caja del zoótropo con una lona y montar así un “kiosco ambulante de helados”. Compartió su ocurrencia en una reunión, la cual tuvo buena adhesión entre los carreros quienes argumentaron que el cerramiento de la caja sería también útil para proteger los materiales en días de lluvia e intensa humedad. *“...estuve hablando con el mecánico para ver si puedo soldarle unos caños al costado de las barandas para hacerle un toldo porque a mí me vendría bien para el trabajo de los helados los fines de semana. Entonces le pongo un toldo, le cargo el frízer ahí arriba, lo lleno con helados, bebidas y esas cosas y me instalo en el río. ¿Y qué me dijeron? Que no, que no se puede hacerle nada a la moto. El mecánico*

¹⁷³ En anexo digital se comparten imágenes de detalles rurbanos sobreimpresos a los zoótropos, registrados durante el trabajo de campo del presente estudio.

¹⁷⁴ En ese marco, el “protocolo de uso del zoótropo” advierte expresamente que, mientras dure el comodato y el usuario no haya terminado de abonar el vehículo, debe *“mantenerlo en las mismas condiciones en que lo ha recibido. El vehículo no puede ser modificado”*. En caso de querer modificarlo, se le exige solicitar autorización, pedido que en la mayoría de los casos se deniega (En anexo digital se adjunta copia de documento referenciado).

empezó que no, que más adelante ellos van a hacer otro modelo de moto, que esto y el otro. Está bien le digo, pero hasta que vos hagas ese otro modelo ya llega el invierno de nuevo. Yo necesito trabajar, pero no, ellos siempre todo a su modo. Que va a quedar feo y no sé qué más...” (Víctor, 2012).

Por su parte, la Coordinadora del PRU decía lo siguiente: “...*pensamos en hacerles una carcasa de lona o del material para que quede más linda estéticamente además de ser funcional. Hay que rever el impacto visual porque se pone muy en juego la cuestión estética, el aspecto de las motos, la higiene...*” (2012). Al respecto, el Dir. del Instituto L- Da Vinci sostenía que “*hay que hacerlo bien porque si lo haces a medias sale mal y no sirve. El concepto estético es muy poderoso. Si está hecho mal nadie lo ve, si está hecho bien, con luces y la madre en coche funciona. El concepto estético asociado a lo tecnológico que en este caso se refiere a lo estético urbano, por supuesto*” (2012). Ya pasó un año y el sistema de cerramiento nunca se implementó. Mientras, Víctor optó por alternar entre su carromato tracción a sangre y una bicicleta prestada para seguir con su venta de helados.

Esta controversia, además de ser representativa de las discusiones que comúnmente se suscitan en torno a los procesos de adecuación y apropiación del zoótropo, deja entrever los desacuerdos en torno a los principios y concepciones que moldean las formas de interpretar y actuar disímiles -y a veces opuestas- que la política pública y los actores urbanos despliegan sobre los sistemas sociotécnicos. A través del zoótropo, el Estado -en consonancia con los demás agentes modernos- busca fijar un modelo sociotécnico legítimo que le permita, en última instancia, controlar y eliminar el desorden que introduce la ruralidad en el espacio ciudadano. En línea con esa búsqueda de regulación y control, las acciones que deniegan y prohíben la intervención sociotécnica urbana sobre el zoótropo actualizan esa misma estrategia, pues en última instancia buscan reimponer la primacía del código sociotécnico dominante. En este caso puntual, la controversia implica el predominio y resguardo de la estética urbana por sobre la necesidad de subsistencia del actor urbano. La prohibición que limita su intervención busca asegurar que los zoótropos continúen sirviendo a los intereses y valores modernos dominantes; esto es, que en

conformidad con los principios urbanos vigentes. Así, a través de una nueva estrategia orientada a reafirmar la supremacía del orden urbano y controlar y racionalizar el “desorden” rurbano, la política pública vuelve a negar e invisibilizar la validez y legitimidad de las prácticas rurbanas.

Por su parte, como Víctor, la mayoría de los actores rurbanos ante las demarcaciones que les impone el orden urbano vigente, anteponen la necesidad de rebuscarse la vida por sobre la estética y “buen gusto” ciudadano. Subvierten a su modo y de manera relativa la prescripción pues, sin dejar de usar los móviles urbanos, los intervienen sobreimprimiéndoles sus propios códigos y estilos sociotécnicos. La pluriactividad, la estética del reciclado y bricolaje por nombrar sólo algunas prácticas de resignificación, no reproducen total ni literalmente los principios y concepciones sociotécnicas dominantes. Yuxtaponen y mezclan intereses y valores, actualizan saberes “residuales” -en términos de Williams (2001)- que conectan con una memoria rural y unas matrices culturales que se resisten a la racionalización moderna (Martín Barbero, 2004). En sus formas de aproximarse, resignificar y reinventar el zoótrofo reaparece, entonces, la rurbanidad ocluida. Allí se expresa y grita la alteridad negada e invisibilizada.

En este sentido, el juego de invisibilidades que dio origen al proyecto (mencionado especialmente es el apartado introductorio del presente estudio) se actualiza y repite también en este punto. Así como antes la política pública no supo reconocer a los actores rurbanos como sujetos creadores, portadores de habilidades para recrear y apropiarse de las posibilidades escasas que les ofrece su ambiente y rebuscarse la vida; tampoco ahora es capaz de rescatar su protagonismo que toma distancia de la adaptación pasiva al mero asistencialismo y busca otros caminos para resolver su destino. La política pública -y los demás agentes modernos, incluidos los medios de comunicación que se hacen eco de las noticias institucionales- los vuelven a negar como sujetos activo con capacidad de agencia; descalifican sus saberes y habilidades consuetudinarios y los configuran como meros usuarios acrícos y pasivos del zoótrofo. Obedientes y consecuentes a las ordenaciones estatuidas por el Estado, se espera y exige que los carreros deleguen el acto técnico y los sistemas sociotécnicos a los dictámenes de los sistemas expertos y del mercado. Pues así, no sólo se ajustarían

a los principios de organización prescriptos por el código sociotécnico dominante, sino que simultáneamente legitimarían el orden social urbano moderno.

A modo de síntesis parcial, en función de los distintos intereses, valores y lógicas que estructuran los actos técnicos de uno y otro sistema sociotécnico, es posible advertir que los esquemas de relación que se despliegan entre el actor urbano y distintos sistemas sociotécnicos actualizan y expresan las tensiones generales que se dan en el orden de las disímiles racionalidades en juego. *“Yo creo que deberían haber ayudado a que los cirujas no sólo recibieran la moto, sino entendieran como funciona, qué es y qué implica esa máquina. Eso hubiese permitido, creo, otra relación con la moto. Algo más parecido al amalgamamiento largo y amoroso del cirujano como hace él con el caballo que lo soba, que lo cuida [...] la transición debería haber sido mucho más larga entre que entregas la moto y sacas el carro de circulación. No solamente para ahorrarse dolores de cabeza mecánicos o disgustos, sino para evitar la invasión que esto representó y las dificultades que generó y actualmente genera en la vida cotidiana de los carreros”* (PT-mecánico PRU, 2012). En este pasaje, técnico a cargo del taller mecánico del PRU advierte la importancia que revisten los actos técnicos y sus consiguientes patrones de continuidad y/o rupturas, en tanto matrices que promueven y facilitan esquemas de relación muy distintos entre los actores urbanos y los respectivos sistemas sociotécnicos. Resume, además, el tipo de relación imperante en uno y otro caso: por un lado, la imposición del zoótropo que se recibe como dádiva y, asentado en el mutuo desconocimiento, conlleva múltiples inconvenientes. Por el otro, una relación histórica con el sistema sociotécnico urbano que, asentada en la proximidad, el contacto directo y permanente, aun siendo instrumental es también afectiva y densamente simbólica.

A grandes rasgos advertimos, entonces, que la racionalidad formal dominante que moldea la política pública sitúa al actor urbano como mero “usuario” del zoótropo, intentando fijar entre ambos una relación puramente instrumental pragmática. Desde la cotidianeidad urbana, atravesada por la precariedad y la pobreza, el actor urbano se sitúa como “productor-usuario-reparador” de sus sistemas sociotécnicos, desplegando así una relación que excede la mera instrumentalidad e incluye procesos simbólicos, deviniendo en un vínculo más complejo, denso y profundo. Así, frente al

zoótrofo prima una relación de ruptura y distancia que se ciñe al mero uso pragmático y prescribe, a su vez, un margen muy reducido de acción e intervención del sujeto sobre su sistema sociotécnico. Mientras que con el carromato tracción animal, el actor rurbanos despliega una relación de continuidad y proximidad, pues está presente en todas las etapas del acto técnico de diseño, creación y mantenimiento.

2. Instrumento de trabajo y/o medio de vida. Funcionalidades desfasadas

La imagen reificada de la tecnología como una entidad estrictamente funcional, no es puesta en duda, se nos presenta como una verdad de perogrullo que opera sobre nuestros esquemas de interpretación y acción. Especializadas y crecientemente automatizadas, las tecnologías modernas suponen una redundancia funcional que coloca al hombre en un lugar de mero usuario-espectador (Baudrillard, 1969). Estos objetos consagrados al trabajo deben ser remplazados permanentemente; pues buscan superar estadios de inferioridad mediante el ascenso a posiciones superiores en el terreno comercial-económico que permitan mediante la implementación de nuevas y más eficientes tecnologías aumentar la rentabilidad y los beneficios económicos en general. Todo sistema sociotécnico que no funcione como utensilio ni promueva la productividad, será calificado como inútil e improductivo.

Esa es la matriz que en la sociedad moderna da sentido e intenta agotar la existencia de los sistemas sociotécnicos. Altamente funcionales y especializados son simultáneamente despojados de su naturaleza sociocultural e histórica. ¿A qué se debe este sesgo que tiende a hacer del sistema sociotécnico un mero utensilio desprovisto de cualquier otra significación y/o valor por fuera de la lógica social de la producción? Lo que empuja a considerar a los sistemas sociotécnicos como meros instrumentos es, en primera instancia, la separación de las esferas estéticas y técnicas en el seno de la modernidad (Simondon, 2007). El objeto técnico es evaluado según la utilidad, mientras que el estético es reconocido como parte de la cultura, expresión de la realidad humana más amplia que se sitúa en el encanto y la riqueza de la vida. En el marco del orden moderno, ambos objetos se complementan: mientras uno es

rico en funcionalidad; el otro lo es en significación; ninguno escapa a la supremacía de los principios rectores modernos.

A esta separación entre lo técnico y lo estético, le sigue otra razón que profundiza aún más la estereotipia de su función. Es el predominio del paradigma del trabajo y la predisposición moderna a presentar los medios sociotécnicos bajo la situación genérica del trabajo (Simondon, 2007). Pues, para la racionalidad moderna, las prácticas de que está hecho el vivir cotidiano que no están inscrita en la estructura productiva, no cuentan (Martín Barbero, 2004). En ese marco, entonces, la existencia del objeto técnico se resuelve y agota en relación a lo estrictamente laboral. La funcionalidad, entonces, es un estereotipo fundado sobre la noción normativa de utilidad y el predominio de la estructura productiva por sobre la cotidianeidad no inmediata y directamente vinculada a la productividad. Desde el punto de vista de la lógica capitalista moderna, el crecimiento económico emerge como un objetivo racional e incuestionable. Así, la tendencia exclusiva y excluyente de la racionalidad formal dominante expulsa todo aquello que no remita al incremento de la rentabilidad. Por fuera del trabajo y de los criterios de productividad capitalista, existen lo improductivo, lo irrelevante e insignificante (Santos, 2005).

2.1 Univocidad instrumental e instrumentalidad múltiple

Concebido como un mero “objeto técnico”, el zoótropo encarna los principios y valores afines a la sociedad moderna que mira hacia el futuro y apuesta al progreso. Esto es, se configura como el medio técnicamente más eficaz y productivo, capaz de impulsar el desarrollo económico y, consecuentemente, mejorar la calidad de vida de los actores rurbanos. Así, desde el PRU se prescribe que su uso debe estar limitado a la realización de una única actividad productiva: la actividad de recolección y venta de residuos inorgánicos (cartón y papel) en el ejido urbano de la ciudad, a cargo exclusivamente del titular del vehículo y quedando prohibido cualquier otro uso alternativo, así como el transporte y traslado de personas¹⁷⁵.

¹⁷⁵ Las evaluaciones técnicas de “funcionamiento” realizadas desde el PRU confirman el predominio de la razón instrumental. Su utilidad se evalúa tomando como referencia la velocidad y la agilidad en la realización del trabajo, los kilómetros recorridos, la comodidad y confort, la libre circulación, la

Pese a reconocer inconvenientes relativos a las inadecuaciones técnico-mecánicas del vehículo e irregularidades en el uso, en términos generales los representantes del discurso social organizado actualizan ideas e imágenes sobre el móvil urbano que llevan consigo un potencial de fundamentación y justificación que posibilita el fomento y sostenimiento de su validez. En este marco, la Coordinadora del PRU, en referencia a los comentarios de uno de los beneficiarios, decía: *“... el zoótropo le cambió la vida porque decía, yo antes era un simple ciruja y ahora, no dijo la palabra empresario pero se refería a que realmente ahora la cosa es distinta, que él ahora se podía hacer un baño y que podía progresar. Como que estaba viendo la visión y la posibilidad de progreso. Hay otros que no, que se quejan por todo y bueno nosotros creemos que tiene que ver con las responsabilidades de cada uno y la capacidad de proyección. Nosotros en general estamos chochos porque hemos avanzado en el proceso de mecanización de un trabajo que era manual. Cuando recién empezamos esto era una utopía...”* (2012). Respecto de los impactos y beneficios asociados al zoótropo, el Dir. de Edecom, expresaba: *“Con la moto puede realizar en menor tiempo un trabajo mucho más redituable [...] Hoy con estas máquinas se sienten más respetados por quienes forman parte del tránsito y como andan en un vehículo que tiene seguro, patente y ellos mismo tienen el carnet de conducir que los habilita para manejar estas máquina. Es como que también la tarea es más digna, ellos se dignifican. Nosotros estamos muy conformes y estamos convencidos de las bondades del zoótropo”* (2010). Por su parte, el responsable del Instituto L. Da Vinci señalaba en declaraciones a la prensa que *“la transformación que desató el zoótropo en la vida de los recicladores fue la construcción de un nuevo paradigma de trabajo que implicó fundamentalmente una profunda dignificación. Desde lo social, supuso un avance en el trabajo de recolección, un nuevo estético y ético del trabajo”* (Telediario digital, 13/05/13)¹⁷⁶.

Las opiniones “oficiales” respecto del zoótropo y sus impactos socioproductivos, reflejan la confianza que los distintos agentes depositan en la tecnología moderna.

imagen brindada a la sociedad, entre otros ítems que, mediante un instrumento estructurado y cuantitativo, intenta calcular y medir su irrestricta instrumentalidad e intencionalidad productiva.

¹⁷⁶ Hacemos referencia a la nota “Recuperadores urbanos presentaron en Paraná la experiencia con zoótrofos” publicada en el sitio web del noticiero televisivo local “Telediario” (canal 13).

Una mirada que, aun sabiendo que existen irregularidades en el uso del zoótropo que reactualizan los mismos problemas de inseguridad e ilegalidad que incentivaron la sustitución de los carromatos, se resiste a cuestionar y/o revisar la propuesta¹⁷⁷. A diferencia del carromato, el zoótropo emerge como un artefacto cuasi sacralizado; a pesar de las evidentes irregularidades y riesgos que plantea, deviene indiscutible, único y necesario. Redimido de sus consecuencias irracionales, las críticas recaen exclusivamente sobre los usuarios quien son acusados, en más de una ocasión, de “irresponsabilidad en el uso”. Una mirada optimista que, cerrada sobre sí misma, revitaliza la confianza en la ecuación “tecnologías, producción y progreso”, y configura al zoótropo como un constructo técnica y simbólicamente positivo que expresa y representa un avance y superación; el paso de una situación de atraso y carencias, a un estadio esperanzador de crecimiento material, social y espiritual.

“Optimización de las actividades” y “maximización de las ganancias”, “reconocimiento e integración sociolaboral”, “libre circulación sin restricción alguna”, “mejores condiciones de higiene y salubridad”, “seguridad y confort”, “dignificación general de la actividad y del trabajador” son algunas de las ideas fuerza que, desde el Estado y a través de los medios de información, promueven la aceptación y adopción de los zoótrofos y la racionalidad en ellos inscripta. Presentado como positivo, beneficioso y necesario, el zoótropo es sistemáticamente legitimado a fin de promover y fortalecer el optimismo y confianza en él depositado. Los medios de comunicación, en este sentido, cumplen un papel fundamental en tanto mecanismos capaces de abonar la creencia en que el trasvase tecnológico es lo más apropiado para el sector rurbano y el proceso de modernización desplegado un movimiento natural de evolución civilizatoria.

¹⁷⁷ Al momento de realizar las entrevistas, la mayoría de los zoótrofos presentaba serias irregularidades respecto a los marcos legales que regulan sus condiciones de uso en el ejido urbano. No tenían el seguro contra terceros al día y el “permiso especial” (una suerte de autorización provisoria) tramitado por el Estado ya había caducado. Asimismo, casi todos reconocían que habitualmente circulaban en compañía de una o más personas, incluidos menores de edad. Por otra parte, al menos dos casos hacía un año que circulaban “casi sin frenos” y otro vehículo presentaba serias deficiencias en sus luminarias. Los actores rurbanos expresaban que aún no habían realizado los arreglos pertinentes porque el técnico mecánico estaba permanentemente ocupado en la reparación de otros zoótrofos y al no estar disponible el vehículo de repuesto se quedaban sin medio de transporte para trabajar.

Ahora bien, cuando contraponemos los relatos y experiencias rurales advertimos que no existe un único conjunto de criterios universal e independiente de los contextos sociohistóricos específicos para clasificar y evaluar el funcionamiento y uso de los sistemas sociotécnicos. A contracorriente de la visión naturalizada que postula que tienen que ser esencialmente útiles, el funcionamiento o no funcionamiento del zoótropo se revela como una valoración socialmente construida y disputada, antes que una derivación de propiedades intrínsecas de la tecnología o una verdad dada por sentido (Thomas, 2008). En este sentido, como veremos a continuación, la eficiencia y eficacia orientadas al cumplimiento de una única instrumentalidad productiva técnicamente calculada y precisa no son los únicos ni más importantes criterios desde la perspectiva de los actores rurales. Al respecto, Víctor nos comentaba: *“Vez pasada justo una persona me paro en el centro y me felicita porque tenía el zoótropo éste y me pregunta ¿ahora andas más cómodo? Y hasta cierto punto le explicaba yo porque esto lamentablemente es solamente para trabajar en la cirujeada y nada más. En cambio yo con el carro, llegaba el fin de semana, cargaba todo: mis hijos, mis nietos, todos los bártulos y me iba al río. Por eso también yo al carro y al caballo no los entrego. No, porque el animal lo compré y lo amansé yo a mi gusto para todo. Otra que el carro y el caballo es toda una vida para mí, pero nos dijeron que con el carro no podemos andar ¿Y si me sale una changa de escombros? Yo con el zoótropo no puedo hacer ninguna changa [...] Yo siempre pienso ¿por qué nos dieron esto? Si yo con el carro vivía bien porque cirujeaba y si andaba por la calle y me decían venga a sacarme esos escombros iban y los sacaba o me pedían arena iba y la llevaba. Ahora con el zoótropo ya he perdido muchas changas. Entonces disminuye el trabajo y se achican los rebusques. Yo fui a la municipalidad y les plateé. Y qué me dijeron ellos, que es así, que si me llagan a ver arriba del carro y el caballo me sacaban el zoótropo [...] todos te dicen qué bien que te entregaron eso, pero yo les digo que con el carro yo tenía más vida”* (2012).

Como Víctor, muchos carreros consideran que el zoótropo no sólo no es lo suficientemente eficiente y eficaz para el desarrollo de las actividades de cirujeo, sino que también ha limitado sus posibilidades de rebusques complementarios. Asimismo, muchos señalan que las restricciones en el uso les impide contar con un medio de

transporte propio (y evitar los gastos que conlleva el transporte público y/o privado) para resolver trámites o simplemente disfrutar de un paseo familiar o una visita a un pariente o amigo. Al respecto, Pepe nos comentaba: *“Yo ya había sido relocalizado cuando me dieron la moto, entonces me ayudo con el tema de la distancia, pero en lo económico no, en nada. Tenés muchos más gastos y no sirven para el trabajo que hago yo [...] Tampoco podemos hacer changuitas de peso porque se rompen. No han sido la gran cosa, sirve muy poco para mi ver. Otra cosa que tiene la moto es que no puedes usarla para la familia. Yo si es un caso de urgencia la tengo que usar porque lamentablemente no tengo otra cosa ahora...pero para pasear con la familia no puedo. O sea que el uso es restringido [...] En general te digo, a mí la moto no me cambio nada. Es el mismo recorrido, lo único que lo que hacía con el carro en un viaje ahora en el zoótropo tengo que hacerlo en dos viajes porque es más chico. Tengo más de gasto, pero lo que tiene es que es más higiénico, vas y volvés más ligero, no mortificas tanto al animal. Se ve mejor en la calle, la gente ya te mira de otra forma. Ahora no te putean tanto y no tenemos más problemas con el Edecom. Pero mi laburo sigue siendo el mismo sólo que con el zoótropo [...] por eso nadie quiso dejar el carro, yo porque se me murió el caballito y ya no pude comprarme otro. Pero si pudiera me quedo toda la vida con el carro”* (2012).

La univocidad instrumental del zoótropo, lejos de mejorar la calidad de vida tiende a limitar las estrategias de rebusque habitualmente desplegadas por los carreros. Las restricciones que impone su configuración técnico material, sumado a las normativas que regulan su uso se confrontan y tensionan con las múltiples funcionalidades y prestaciones históricamente provistas por los carromatos. Un conjunto amplio y variado de usos, susceptible de ser reordenado en al menos cuatro grandes categorías:

a) trabajo y rebusques complementarios: *“con el carro y el caballo uno puede hacer distintos trabajos, te la vas rebuscando lindo”*, comenta Guatón (2008). Como él, los demás entrevistados coinciden en que carro y caballo sirven para realizar la actividad de cirujeo y permiten, además, rebuscarse alimentos, mobiliario, vestimenta. Una amplia variedad de materiales (orgánicos e inorgánicos) que les permiten ir resolviendo el día a día. Además, permiten realizar un sinfín de

“changuitas” complementarias y sumamente importantes para la economía doméstica (venta de áridos, limpieza de escombros, tareas de jardinería, etc.).

b) diversas actividades familiares: “*lo usamos como un remis*”, “*sirve pa’ todo*” dicen al unísono. Medio de transporte y de carga utilizado por el grupo familiar en las más variadas actividades cotidianas, el carromato se emplea para hacer las compras, ir a la escuela y el hospital, buscar leña, realizar trámite e incluso, irse de vacaciones.

c) actividades lúdicas y recreativas, tales como: ir a cazar o a pescar, participar en encuentros y fiestas gauchescas que se realizan en los entornos inmediatos o pueblos vecinos. En ese marco, los actores rurbanos no sólo emplean sus carromatos para trasladarse con toda la familia, sino que también participan en desfiles y juegos de destrezas. En los encuentros “gauchos”, los actores montan y exhiben orgullosos sus pingos. Ponen a prueba sus habilidades con las riendas y las capacidades y portes de sus equinos. “*Uhhhh esa yegua sí que movía las patas, esa volaba más que trotar. Todos me la envidiaban...*”, recuerda Oscar mientras comparte con nosotros sus andanzas junto a la Petiza, su yegüita “clasuda”.

d) actividades especiales: usos menos habituales que involucran a otros actores sociales, tales como: alquiler del carromato tracción animal para despedidas de soltero/a, casamientos, pesebres, desfiles y actos escolares.

Además de ser “*una herramienta importantísima de trabajo*”, carro y caballo - sostiene Marcelo (2008)- es “*un gusto que uno se da, la diversión nuestra, el entretenimiento que tiene uno*”. Así, sin dejar de ser una potencial herramienta de trabajo, hay personas que aun teniendo otras ocupaciones conservan sus carromatos y caballos por el sólo “gusto” de tenerlos. “*Los conservamos porque nos gustan. Mi marido se muere sin los caballos y los chicos igual. Están más de adorno como quien dice, los tenemos pero ya no los usamos para trabajar. Ya no los mortificamos pobrecitos. Los cuidamos, les damos su comida, los sacamos a pastear, los traemos a tomar agua y bueno, los más chicos como ser mis nietitos juegan, van y vienen con los animales. Los adoran, como nosotros. Mi marido los cura, desparasita, vacuna, todo como siempre hemos hecho*”, comentaba Claudia (2012) quien actualmente trabaja en una de las cooperativas de limpieza del PRU.

El carromato tracción animal posee, entonces, una instrumentalidad e intencionalidad múltiple que incluye las dimensiones productivas, pero las excede y entremezcla con la totalidad de las dimensiones de la vida social. Se usan como herramienta de trabajo que permite conseguir el sustento diario, pero también es un elemento de juego, placer y ocio con el cual se mantiene una relación de afectividad. Presente en todos los espacios y momentos de la vida cotidiana, está al servicio del grupo familiar para producir lo esencial para su supervivencia.

En este sentido, a partir de los relatos y experiencias de los carreros consultados, advertimos que en el marco de la racionalidad rurbana -a diferencia de la racionalidad urbano moderna- la dicotomía que separa las esferas técnicas y estéticas no opera de la misma manera. Tampoco impera el paradigma del trabajo que niega la multiplicidad de prácticas de que está hecho el vivir cotidiano, con las que la gente enfrenta la subsistencia y llena todo el sentido de la vida.

Situados en las condiciones de existencia rurbana, los sistemas sociotécnicos muy pocas veces conllevan una única instrumentalidad. Tampoco se agotan en su carácter utilitario; al contrario expresan hasta en sus más ínfimos detalles la presencia de un gestual humano que excede el control abstracto y se configura a partir de esfuerzo físico y manual (Baudrillard, 1969). En este sentido, la racionalidad rurbana subvierte la lógica dominante; allí donde ésta sólo ve una imagen reificada de la tecnología como una entidad estrictamente funcional, la racionalidad rurbana le yuxtapone una multiplicidad de sentidos y marcas socioculturales e históricas que entremezcladas se hibridan y confunden. Pues, en el marco de la condición de vida rurbana, prima la pluriactividad como estrategia de subsistencia y la tendencia a emplear los sistemas sociotécnicos bajo una lógica que privilegia las múltiples instrumentalidades e intencionalidades.

2.2 Usos rurbanos del zoótropo

¿Para qué y cómo emplean el zoótropo los actores rurbanos? ¿Cuál es el patrón de uso habitual? La pluriactividad y la multiplicidad que caracteriza a la rurbanidad entra en tensión con la univocidad instrumental estrictamente productiva y mercantil inscripta e impuesta por el zoótropo. En el marco de esas tensiones, los actores

rurbanos despliegan un patrón de uso que no se subordina completamente a las restricciones y demarcaciones impuestas. Al respecto, el mecánico responsable de la reparación y manutención de los vehículos, nos decía: *“Los recuperadores hoy por hoy reproducen a la hora de usar la moto el mismo esquema que tenían para el carro y el caballo. Es lo mismo, tal cual [...] por eso los problemas fueron inmediatos, a las semanas ya estaban rotos...”* (PT-mecánico PRU, 2012). El uso “desviado” que desde su perspectiva indica “la involución del tipo” y la “degradación del artefacto tecnológico”, desde nuestra mirada analítica representan -en términos de De Certeau (2000)- los ardides y tácticas a partir de las cuales los actores rurbanos resuelven su existencia con modos relativamente específicos, autónomos y creativos frente a una modernización envolvente siempre limitada.

Como sucedía con la configuración técnico-material, los actores rurbanos tienden a resignificar los usos posibles del zoótrofo afín de adecuarlo a sus condiciones de vida y necesidades cotidianas. En este sentido, lo emplean bajo un registro más amplio que sobrepasa los límites que las determinaciones técnico-materiales y normativo-legales modernas fijan a su utilización. *“...Usamos la moto para pasear, ir a visitar a los parientes, lo que haga falta. Ir al hospital, al supermercado, lo que sea. Por ejemplo, los otros días mi hermano estaba enfermo y bueno agarramos el zoótrofo y fuimos a verlo con mi mamá y mi bebé. Mientras tengas cuidado y use el casco no hay problema, opino...”* (Lorena, 2012). Como Lorena, la mayoría de los zootrofos se aproximan al móvil urbano sin subordinarse completamente a la racionalidad dominante. Esto es, intervienen su configuración técnico material y lo utilizan en función de intereses y valores diferentes. Estas prácticas “desviadas”, son las que permiten la reapropiación de ese objeto técnico en principio ajeno e impuesto por el orden urbano moderno. *“No es el mismo uso que le dábamos al carro pero lo usamos lo mismo. Yo los fines de semana cargo toda la familia y me voy a la casa de mis parientes o a pasear al río con mi señora y los chicos. Yo lo hago porque yo con el carro lo hacía y porque además no tenemos otra cosa. Ahora éste es nuestro vehículo y más para los que nos quedamos sin el carro ¿en qué nos vamos a mover sino?”* (Antonio, 2012).

A la eficiencia, la predictibilidad y el control puestos al servicio de la máxima productividad y rentabilidad, los actores rurbanos sobreimprimen el goce, el disfrute y el entretenimiento; sus propias necesidades y deseos; una multiplicidad de usos que hibridan trabajo y ocio, necesidad y placer y problematizan, por lo tanto, las dicotomías y deslindes clásicos que sostienen el orden social vigente (García Canclini, 2001). Así, por ejemplo, disponer del zoótropo para visitar parientes, amigos y vecinos supone una función netamente recreativa, pero también conlleva implicancias a nivel de la supervivencia diaria. Pues, empleado para tal fin el zoótropo posibilita la co-presencia y la recreación de los vínculos tradicionales que sostienen las redes de intercambio informales mediante las cuales se organiza y resuelve gran parte de la supervivencia diaria (Lomnitz, 1978; Ramos, 1984).

Como Lorena y Antonio, la mayoría de los entrevistados reconoce que usa el zoótropo para todo. A nivel laboral, algunos también lo emplean para realizar changas que exceden la capacidad de carga permitida. *“No podes hacer viajes muy pesados, pero cuando la necesidad es mucha algunos fletes tenés que agarrar”*, comenta Marcos (2012). “Croto”, por su parte, suele usar de manera simultánea la moto y el carro para ir a peludear o a cazar pájaros con sus hijos. Y cuando tiene que retirar mucha cantidad de material, indefectiblemente va acompañado por algún “ayudante”. Víctor quiso utilizar la moto para su kiosco ambulante de helados, después desistió; pero no porque le hayan denegado la autorización, sino porque tenía un gasto excesivo de combustible. Asimismo, se registraron dos casos que emplearon la moto para irse de viaje; uno se fue a vacacionar a una localidad serrana de la provincia, el otro se fue hasta Buenos Aires y en el camino fundió el vehículo. También es sabido que los jóvenes y niños, ante el descuido de sus padres y/o con su consentimiento, usan los zoótropos para correr “picaditas” en el barrio. Como estos, hay otros interesantes ejemplos de reutilizaciones que problematizan el protocolo institucional.

Reapropiaciones que se manifiestan en los usos e intervenciones que dan cuenta de que condicionados más no determinados, los actores rurbanos despliegan una adaptación creadora a la realidad (Santos, 2000). La precariedad y la pobreza que atraviesa sus condiciones de vida, sumada a una racionalidad urbana que

permanentemente los niega, generan una incomodidad creadora, estimulan la inventiva e improvisación sociotécnica a partir de la cual los actores rurbanos no sólo sobreviven, sino que también hacen frente a la racionalidad urbana excluyente. Mecanismos y prácticas de reapropiación que filtran y reorganizan lo que les es dado, integrándolo y fundiéndolo con lo que viene de sus matrices socioculturales e históricas, creando en ese mismo momento una simbiosis entre lo propio y lo impuesto. Usos y reinversiones híbridas que la racionalidad urbana ocultará en lo sucesivo. Pues, como ya hemos advertido, las evaluaciones oficiales contemplan sólo aquello que confirme la primacía de la eficiencia, la productividad y la perfecta realización de los ideales modernos; a la vez que omiten todo aquello que cuestione y/o problematice la validez de la propuesta.

Constante juego de in-visibilidades que, presente desde la génesis misma del proyecto, se actualiza permanentemente en todas y cada una de las producciones discursivas e intervenciones estatales sobre la rurbanidad. Siendo las repercusiones periodísticas una de sus evidencias más fructíferas. En línea con los agentes modernos, la prensa no hace otra cosa que resaltar el carácter “innovador” de la propuesta, sus beneficios y ventajas, las repercusiones del proyecto en otras ciudades y provincias; a la vez que celebra cada nueva entrega de zoótrofos actualizando la confianza y el optimismo ciego en el poder de la tecnología moderna para promover cambios sociales siempre beneficiosos.

A modo de síntesis podemos decir que desde la perspectiva de la racionalidad formal que moldea la política pública, el zoótrofo deviene en un medio o utensilio con una instrumentalidad e intencionalidad exclusivamente productiva y mercantil, afín al proyecto moderno. Esto es, ha sido intencionalmente concebido para maximizar la productividad y sostener y reforzar situaciones de superioridad. Frente al carromato tracción animal, el zoótrofo se presenta como un constructo técnica y simbólicamente positivo que se orienta al crecimiento, el avance y la superación permanente. Es un instrumento que, utilizado de manera racional, posibilitaría indefectiblemente un ascenso continuo hacia estadios de crecimiento material, social y espiritual. Así, la univocidad instrumental e intencional que se impone se asienta a la vez que promueve la competitividad, la búsqueda de ascenso y superación con

miras al progreso permanente e ilimitado en todos los planos de la vida social, empezando por la dimensión económica productiva.

Por su parte, los carromatos tracción animal, cargados de intencionalidad, abrigan una instrumentalidad múltiple, una flexibilidad y reversibilidad que posibilita un cierto grado de libertad en su uso. El acto técnico subyacente, operado en su totalidad por el actor rurbano, está al servicio del grupo para producir lo esencial para su subsistencia. Esto es, no busca la maximización y acumulación de ganancias para sostener una posición de superioridad, sino que se focaliza en producir lo indispensable -ni más ni menos- para la supervivencia del grupo. En este marco, los patrones de uso del sistema sociotécnico no se agotan ni limitan al trabajo y las utilidades netamente laborales con fines productivos, sino que también incluyen usos lúdicos y recreativos vinculados al placer, el goce y el disfrute. Pues dentro de la condición de vida rurbana, el pensamiento productivo, los dictámenes del mercado y los criterios de productividad no han logrado colonizarlo todo. Coexisten, se entremezclan e hibridan con otros sentires, valores e intereses que se inscriben en las condiciones materiales concretas, donde las tramas sociales y comunitarias, los lazos tradicionales de amistad, vecindad y parentescos son tan o más importantes que el dinero para la resolución de la supervivencia diaria; prima una organización del trabajo que más o menos planificada, está asimismo sujeta a las inclemencias climáticas, los imprevistos y sorpresas que depara la calle; una concepción de la libertad, una manera de experimentar la afectividad distinta, incompatibles con las lógicas modernas que moldean la vida de los buenos ciudadanos modernos.

Es desde esas matrices socioculturales, a mitad de camino entre lo moderno y lo tradicional, que los actores rurbanos se aproximan y usan el zoótropo. Las funcionalidades que le aplican no coinciden con las expectativas y mandatos de la política pública, pues terminan haciendo del zoótropo un objeto multiuso puesto al servicio del grupo, sus necesidades laborales, sus momentos de ocio y entretenimiento. En este sentido, metaforizan el orden dominante usando “bajo otros registros” lo que éste les impone (De Certeau, 2000), y a través de esas prácticas de uso “desviadas” resurge la condición de vida rurbana negada. Reaparece en forma de

usos y/o intervenciones técnico-materiales todo aquello que la tecnología moderna intenta -en vano- suprimir, invisibilizar y “superar”.

3. El sistema sociotécnico rurbano, biográfico y antropomórfico

3.1 El carromato de tracción animal como un objeto biográfico

La naturaleza manual-artesanal, la multiplicidad de usos y prestaciones que conlleva y su histórica omnipresencia en la vida cotidiana del actor rurbano hacen que el carromato tracción animal remita y vehiculice significaciones y valoraciones que se inscriben y exceden la relación instrumental, dando cuenta de un vínculo más profundo y simbólicamente denso. Una relación cargada de historia y de memoria, de recuerdos y anécdotas, imágenes, deseos y expectativas, sentimientos de cariño y gratitud que, aunque incomprensibles para los habitantes de la urbe, son naturales para el actor rurbano. “Compañero de lucha”, “amigo fiel” el sistema en su conjunto y el caballo en particular, son depositarios de un amplio y variado conjunto de significaciones que develan su existencia sociocultural e histórica, a mitad de camino entre lo urbano y lo rural. Ese plus de sentidos que la racionalidad moderna niega a los artefactos técnicos y concede únicamente a los artísticos, desde la racionalidad rurbana configura un sistema sociotécnico biográfico, vivo, antropomórfico saturado de valor histórico y sentimental (Baudrillard, 1969; Morín, 1971).

Tal como se ha venido planteando, el sistema sociotécnico rurbano posee un importante valor de uso vinculado a las actividades productivas y rebusques que permiten resolver la existencia cotidiana. Es una *“importantísima herramienta de trabajo”*, coinciden todos. *“Me cortan los brazos si me sacan el carro”*, advierte Guatón. El carromato es *“un pan en la mesa”*, es *“vida y rebusque”*. Sinónimo de *“seguridad”*, el carromato es incondicional dicen los entrevistados. Carro y caballo son parte de la historia familiar y comunitaria, han estado presentes en las trayectorias vitales y laborales. Son objetos biográficos (Morín, 1971), pues forma parte del entorno inmediato, pero también de la intimidad de todos y cada uno de los carreros. Testimonio vivo de su vida, sus logros y sus fracasos, el carromato remite a momentos y personas imborrables. Actualiza anécdotas, recuerdos, promesas. Se

desgasta con su dueño. En él, el actor encuentra la jornada de ayer y presente la de mañana. Con él, no elimina el tiempo, lo sigue.

Al respecto, compartimos los sentires de Don Marcos quien se emocionaba notablemente cuando rememoraba su experiencia de vida como carrero. Pues cada recuerdo, cada anécdota remite a “la Pato”, su mujer, una “ciruja de cepa”. *“En el carro desde chico, primero con mis padres y después con mi señora. Nos juntamos muy jovencitos con ella pero la peleamos desde siempre. Siempre cirujeando, criamos todos nuestros hijos con el carro. Mi mujer cuando compró al Valentín, a los 6 días se acuerda los cajones de manzana que venían, bueno le había puesto un colchoncito y lo metía ahí dentro y lo subía al carro. El bebé iba con ella en el cajón de manzana. Ella los crió a todos en el carro [...] Para mí el carro es un pan en la casa. Si Ud. se mueve, si sale a buscar la changa con el carro uno tiene mucha vida, mucho rebusque. La gente tira muchas cosas lindas porque le gusta comprarse nuevo y nosotros usamos todo. Esa es la vida de carrero, del ciruja, hay que saber lo que es la vida nuestra, lo que es el rebuscarse todos los días. Es muy linda la vida del carro. Para mí fue toda la vida, el carro fue madre y padre hasta el día de hoy lo digo siempre [...] Es una relación muy especial la que uno tiene con los animales, vio. Y eso uno no lo tiene con la moto. Mire, mi caballo se llama Juan, así se llama desde que lo compré. Yo los quiero mucho a los animales y mi mujer los amaba. Teníamos de todo, pero los pájaros eran su locura. Zorzal, cardenal, piquito de oro, mandioca, canarios, era un loquero de bichos cantando a la mañana. Mete bulla y bulla. Son como personas los animales, uno los quiere, se encariña mucho y por eso cuesta tanto desprenderse...”* (2012)

En palabras de Don Marcos, el sistema sociotécnico rurbano emerge como testimonio directo de su vida que da pruebas concretas de su existencia. Es biográfico porque su historia se amalgama a la historia de su dueño; ambos se modifican recíprocamente en la más estrecha sincronía. Deformados por el uso cotidiano, mantienen una simbiosis viviente con su poseedor; considerados por este último como irremplazables, envejecen al mismo tiempo que él, se incorporan a la duración de sus actividades. Se gastan por así decirlo biocéntricamente. También es biográfico

en el sentido que aun siendo funcional, se aleja de lo meramente utilitario y deviene un ser cuasi humano por el que se siente un incomparable afecto.

En este sentido, como advertíamos en las declaraciones de Don Marcos, el caballo es depositario de sentimientos que remiten al cariño, al amor y la gratitud. Emociones que no operan en el vínculo utilitario que estructura los usos y sentidos asignados al zoótropo. Pues si existe una diferencia infranqueable entre éste y el equino es que mientras la primera es definida como una máquina artificial, el caballo es significado como “cuasi humano”. “*Son dos cosas totalmente distintas*”, siendo sus implicancias igualmente disimiles. Ese plus de sentidos es lo que quizá hace que ningún carrero experimente y signifique el empleo del zoótropo en términos de “sustitución” o “reemplazo” del carromato. En general, todos resaltan el carácter impuesto y obligado del móvil urbano, el cual permitiría “*descansar y no mortificar tanto a los animales*”.

3.2 El caballo, un cuasi humano

“*El animal es como una persona*”, “*Es una persona y un animal*”, “*Es uno más de la familia*”, “*Lo único que les falta es hablar*”, son frases recurrentes. Como las personas, los animales sienten tristeza y alegría, extrañan y reconocen a sus dueños. Tienen capacidades cognitivas y comparten con los humanos la condición de trabajar. “*Es como una persona un animal, hay que darles cariño para que te conozcan [...]* los caballos son un animal que trabaja como una persona” (Juan, 2008). Esa condición humana implica que los caballos deben ser cuidados, por ejemplo, limitando las tareas y las horas de trabajo, dándoles una buena alimentación, atendiendo de manera pormenorizada su salud y brindándoles afecto. Considerado como un integrante más de la familia, el caballo es “como un hijo” al que se cría, enseña y cuida. Para Juana y Gringo el animal es un integrante más del grupo familiar que tiene además diversas capacidades de aprendizaje, por ejemplo, sabe leer los semáforos. Para ellos la única limitación de la Negra es la falta del habla aunque se comunica con otros códigos e incluso muestra una capacidad intelectual mayor que el de los humanos.

En este sentido, el carácter cuasi humano y la condición biográfica del sistema sociotécnico rurbano, sumado a su importante valor de uso puesto el servicio de la

supervivencia grupal hacen que para los actores rurbanos sea muy difícil, sino imposible desprenderse de sus históricos sistemas sociotécnicos. Esto es, ese conjunto amplio y variado de significaciones incita la acción, motiva la tendencia a su conservación aun teniendo otras opciones laborales u otros sistemas sociotécnicos, tales como el zoótropo. Víctor se negó a dejar su carro y su caballo. En la actualidad realiza sus labores alternando el zoótropo y el carro. Al respecto nos comentaba: *“Es una persona más para mí el Pepe, él tiene su corral, todo limpio, acomodado y cuando llega el verano lo llevo a un campo para que descanse. Hace 14 años que estamos juntos. Ni loco lo entrego, es mi vida este caballo. Lo tengo desde que era potrillo, lo amansé yo para el trabajo este, no lo puedo largar así nomás. Mire que han venido varios a comprármelo, pero no, no lo vendo ni lo cambio ni nada [...] Yo no lo iba a dejar de ninguna manera al caballo y menos para mantener una moto que ellos me dieron, que yo no les pedí.[...] yo acepté la moto, me cuesta acostumbrarme pero la necesito para trabajar en el centro, pero cuando llego agarro el caballo o se lo presto para que lo trabaje mi nuera porque tengo un nietito y los estoy ayudando...”* (2012). Don Marcos también conservó su carro y su caballo, *“me siento enfermo son ellos”* advierte. Además, no confía en la municipalidad; le llegó el rumor de que en lugar de llevarlos a una guardería los engordan y los venden al matadero. *“El carro y el caballo es la vida mía. No los quiero dejar. Ahora no los uso para los recorridos porque tengo la moto, además no me dejan usarlo. Pero igual no quiero dejar el caballo. El caballo para uno es todo, no hay palabras para explicar lo que uno siente por el animal. Es toda una vida juntos [...] los primeros días que tenía la moto, ataba el carro, lo hacía trotar un rato al caballito, me iba para el lado de Las Higueras, por unos caminos de tierra, daba unas vueltas y venía. Uno está acostumbrado hija, no me voy a meter al centro pero voy a seguir andado por otras partes. Es una cosa que Ud. está criado con eso, lo extraña uno, cuantas cosas pasamos juntos en las buenas y en las malas. Y yo siempre sostuve esta misma postura con la gente de la municipalidad. Siempre les dije, desde un principio que al caballo no lo entrego ni a palos, acá tiene la llave de la moto pero al caballo no lo entrego. Sí pero no sé qué, no, no, al caballo yo siempre les dije que no lo iba a entregar. Va tener que entregar el carro me respondieron. No ese carro no lo entrego*

ni loco. Uh sabe las veces que me han querido comprar el carro, no. Además era de mi señora, era de ella, cuánto le gustaba a ella ese carro rojo, prolijito...” (2012).

El valor sentimental forjado al calor de una vida compartida es mucho más que una anécdota desde las vivencias de María. *“Lo extraño un montón al caballo, pero tenía que entregarlo sí o sí. Era una condición que nos puso la municipalidad, pero aparate él estaba enfermo pobrecito, viejito, ya no daba más. Lo llevaron a una guardería para que descanse. No visto más, se extraña mucho. Ese caballo fue el compañero de nosotros durante toda la vida, yo siento mucho su falta...”* (2012).

La complejidad y densidad simbólica en torno al carromato tracción animal parece un indicio elocuente de la centralidad que dicho sistema sociotécnico tiene en y para la condición de vida rurbana. El carro, pero en especial el caballo es un objeto central de su experiencia que amalgama aspectos tradicionales y modernos; condensa múltiples valoraciones que yuxtaponen e hibridan valores de uso y de cambio con los más íntimos y profundos sentimientos y emociones y actualiza una historia y una memoria rural que mediante valores, sentimientos, prácticas y experiencias residuales opera y tiene plena vigencia en las estrategias de vida y trabajo rurbanas¹⁷⁸.

Esa comunión entre los actores rurbanos y sus sistemas sociotécnicos permite hablar de objetos biográficos, vivos y/o antropomórficos. Creaciones propias, cristalizaciones de un gestual humano fundamentalmente manual y muscular, carro y caballo se producen y permanecen arraigados en una simbiosis energética y una complicidad simbólica densa y profunda con sus dueños. Entre ambos se despliega una relación humana, técnica y simbólicamente rica que aun siendo práctica, es fundamentalmente profunda (Baudrillard, 1969). Plus de sentidos y relación profunda que permiten advertir, en última instancia, la tenaz presencia y permanencia de la condición de vida rurbana; la capacidad de agencia del actor rurbano y su permanente subjetivación del mundo dentro y fuera de los límites impuestos por la razón moderna.

¹⁷⁸ Respecto de la complejidad y densidad simbólica que reviste el caballo en y para la condición de vida rurbana, puede consultarse el artículo “¿Morir potro sin galopar en la agrocuidad? El caballo en las representaciones de un actor rurbano” (Carniglia, E. y S. Galimberti, 2009) En Cimadevilla, G. y E. Carniglia (compl.) *Relatos sobre la rurbanidad*, Edit. UniRío. Pp. 301-329.

Por su parte, los agentes modernos responsables del zoótropo no desconocen la existencia de esa complejidad y densidad simbólica característica del carromato tracción animal. *“Sabemos que el carro y el caballo son parte de su identidad cultural y que ellos sienten un cariño muy grande más allá de que sean sus herramientas de trabajo”*, comenta la Coordinadora del PRU (2012). *“Pero es ilegal y hay que cumplir. No les queda otra, lo tienen que aceptar porque la ley está y hay que hacerla cumplir”*, agrega. En consonancia, el Dir. del Instituto L. Da Vinci destaca el valor cultural del carromato. Sin embargo, prefiere resaltar su carácter “proporcionalmente improductivo”. *“Hay una relación fuerte con el caballo y los recolectores desde muy chicos están en vínculo”* (2012), sin embargo desde su lógica -fundamentalmente económica- el zoótropo es un artefacto “*superior*”, con un “*resplandor incomparable e innegable*”. En este marco, como advertíamos al inicio de este capítulo, carro y caballo son sistemáticamente descalificados y significados en términos negativos. Cualquier reconocimiento de positividad, parece ante un conjunto de asociaciones que -en boca de los representantes del discurso social organizado- exaltan su inadecuación respecto de los parámetros de urbanidad convenidos.

Acusados de ilegales, generadores de desorden y caos, peligrosos, antihigiénicos, poco estéticos y obsoletos; carro y caballo son los vestigios del pasado que se interponen en el camino del progreso (Reguillo, 2006). Son los enemigos de la modernidad y uno de los principales obstáculos para el proyecto de urbanización que desde el municipio local -tal como versa su eslogan- se busca construir. Pues, a nivel material pero también simbólico muestran una parte de la realidad que sistemáticamente sustraída por la racionalidad dominante, la sociedad moderna se niega a ver (Santos, 2005). Con sus carros y caballos, los actores rurbanos traen a la ciudad, espacio del progreso y de la negación del pasado, elementos residuales relativos un orden rural y tradicional que nunca se fue y que, con su sola presencia, develan la naturaleza conflictiva y contingente del orden social establecido.

En ese sentido, los agentes modernos despliegan estrategias discursivas e intervenciones concretas tendientes a invalidar las formas y expresiones rurbanas, las cuales bajo esa mirada devienen feas, sucias, peligrosas, amenazantes, inútiles, ignorantes, en fin, un estorbo para la sociedad. Invalidada y negadas sus posibilidades

de desarrollo intrínsecas, la rurbanidad -se postula- debe ser transformada afín de adecuarla a los parámetros vigentes. La transformación que se propone es la sustitución del carromato por el zoótropo, *“una máquina de generar ilusiones”*.

4. El móvil urbano, artificialidad e ilusiones de progreso

Desde el discurso dominante el zoótropo se define como una *“máquina de generar ilusiones”* capaz de desplegar un proceso de *“dignificación laboral”* e *“inclusión social”* que transformaría la vida de los *“beneficiarios”*, promoviendo su progreso material y social. Por su parte, los relatos y experiencias rurbanas problematizan y complejizan las ilusiones y promesas oficiales. Contradicciones y ambivalencias, reinventiones y readecuaciones tecnológicas cuestionan la veracidad y validez de una visión institucional estrictamente optimista y cuasi mesiánica del nuevo móvil urbano.

4.1 El zoótropo, *“una máquina de generar ilusiones”*

“...el zoótropo en los comienzos del cine era una máquina que generaba ilusión. Zoo animal y tropo es la vuelta y el primer dibujo animado que se utilizó en un zoótropo fue un caballo que galopaba. Recuperé esa idea del zoótropo que era una máquina que ilusionaba, entonces lo pensé desde la idea de ilusión social. La ilusión social era pensar en un vehículo que sacara al caballo de la calle y permitiera modificarle la vida al carrero. Era pensarlo como que quien se subía arriba del zoótropo iba a modificar su vida, una dignificación total de su trabajo y una mayor integración y reconocimiento en la sociedad. Eso es el zoótropo, una máquina de generar ilusiones...” (Dir. Instituto L. Da Vinci, 2012)

A nivel simbólico, tal como expresa el Ingeniero, el zoótropo remite a una máquina de generar ilusiones capaz de transformar la vida de los actores rurbanos. La idea de ilusión en su aserción positiva –tal como aquí es empleada- es definida por la RAE como una *“esperanza cuyo cumplimiento parece especialmente atractivo”*. En este sentido, el zoótropo -como la mayoría de las tecnologías modernas- es depositario de una enorme confianza y optimismo pues se lo considera un medio capaz de transformar la vida de los beneficiarios. El cambio anhelado se concibe de

manera unilineal y unidimensional. Supone un movimiento de avance y superación de una situación de inferioridad (carencia, incompletud) hacia un estadio superior que implicaría mejoras en el plano económico-productivo que indefectiblemente repercutirían en lo social, y en beneficio de una mejor calidad de vida general.

Así, desde el discurso social organizado el zoótropo se presenta como un dispositivo capaz de promover el progreso económico y social de los actores rurales. Un horizonte de expectativas, una experiencia sociotécnica que permitiría anhelar y esperar un futuro mejor (Cabrera, 2006). La ilusión, el sueño y el proyecto imaginado a partir del empleo del zoótropo, coincidiría con el abanico de infinitas posibilidades promovidas por la idea de progreso y su permanente y exclusiva proyección hacia adelante y hacia el futuro.

En ese marco, los discursos pero también las acciones que desde el Estado municipal acompañan la implementación del zoótropo reproducen ciertas profecías que lo configuran como parte de lo deseable y esperable en y para una sociedad moderna, a la vez que brindan esperanzas y confianza en su capacidad de desplegar procesos de cambio social acordes al proyecto moderno.

“A partir de la moto se les cambia la vida”, sentencia sin titubeos el responsable del Instituto L. Da Vinci. El cambio de vida anhelado por el Estado y promovido por el zoótropo se concretaría a partir una serie de impactos que hacen síntesis en la idea de “dignificación laboral” e “inclusión social”. En términos del personal actuante del PRU, el zoótropo desplegaría un proceso de dignificación laboral referido, por un lado, al aumento de la productividad y las consiguientes mejoras en la calidad de vida general del carrero y, por el otro, a la aceptación social resultante del impacto visual estético que el sólo uso del zoótropo produciría en la ciudadanía. Ambos factores - fundamentalmente económicos y estéticos- promoverían un reconocimiento distinto del actor rural y su actividad tendiente, ya no a la negación y exclusión, sino a su inclusión e integración social dentro de la ciudad.

“Es como que la visión del trabajo se les amplía desde el momento que tienen la moto. De pasar de un arado de mansera, por decirlo de algún modo, pasan a tener un tractor. En vez de tener el caballo, pasan a la moto y su actividad es mayor...”

(Dir. Instituto L. Da Vinci, 2012). En consonancia, la Coordinadora del PRU

comentaba que la propuesta consiste en reemplazar los caballos *“por medios de tracción motora y así dignificar a las personas optimizando la actividad a través de herramientas de trabajo más eficientes”* (Puntal, 27/03/12)¹⁷⁹.

Así, desde la perspectiva de los agentes modernos la optimización de la rentabilidad -sin consideración y modificación de las demás variables y condiciones de trabajo-, en tanto medida que se ajusta y confirma por sí misma los criterios de productividad capitalista, promueve la dignificación de la actividad laboral y el trabajador, quien por mostrarse correspondiente, deviene en merecedor de un renovado reconocimiento. *“...ya casi que te da gusto que ellos anden en esos vehículos por la calle recolectando lo que uno tira. La dignidad está a la vista y la estética se modificó rotundamente,* señala el responsable del Instituto L. Da Vinci (2012).

En consonancia con los cánones estéticos urbanos dominantes, el zoótropo genera además un impacto visual que, lejos de promover las actitudes de rechazo típicamente asociadas al carromato, suscita un reconocimiento distinto por parte de la ciudadanía que se traduce en un margen más amplio de tolerancia y aceptación frente a la presencia del actor rurbano y sus actividades en el espacio citadino. *“La gente los para, los felicitan, les sacan fotos [...] la moto genera una aceptación más general y un reconocimiento distinto de la actividad”,* comenta la Coordinadora del PRU (2012). *“La presencia de ese objeto tecnológico generó un fenómeno estético trascendental [...] la estética como posibilidad de estar incluido y ser aceptado en la ciudad. Ahora se ven mejor y son aceptados. Para mí estos impactos tienen que ver con que el zoótropo lo que hace es incluirlos, ponerlos dentro del sistema porque con el carro estaban afuera del sistema. El zoótropo les permite ingresar, integrarse al sistema, poder escalar en la pirámide del sistema a partir de una dignificación de su propio trabajo. Además, con la moto ya empiezan a estar dentro del sistema porque tienen tarjeta verde, tienen carnet, pagan impuestos, tienen seguro, entran en una relación diferente...”*, agrega el Ingeniero a cargo del Instituto L. Da Vinci (2012).

¹⁷⁹ Hacemos referencia a la nota titulada “Una fundación suiza se interesa por el programa de los zoótrofos” (27/03/12).

Desde la perspectiva de la política pública el zoótropo, entonces, promueve un proceso de dignificación laboral y una mayor aceptación y reconocimiento social que repercute sobre los actores rurbanos, transformando rotundamente sus vidas. Pues, siendo ahora su actividad productiva y estando su sistema sociotécnico a la altura de los estándares estéticos del buen gusto urbano, el actor rurbano gozaría de un nuevo reconocimiento tendiente ya no a su negación, sino orientado a su integración dentro de la sociedad moderna.

La “inclusión sociolaboral”, pregonada y prometida desde el discurso social organizado sería entonces la ilusión y la promesa moderna contenida en el zoótropo. Una tecnología cuya eficiencia técnica y estética moderna, sumado al marco legal que regula su posesión y empleo, facilitaría la integración sociolaboral del carrero cambiando radicalmente sus condiciones de vida. Ideas y representaciones, afectos de optimismo y confianza que, pregonadas por el Estado, se vuelven subjetivamente vinculantes. Esto es, condicionan de manera significativa las interpretaciones y acciones de la opinión pública que en consonancia con el discurso dominante celebra la sustitución del carromato por el zoótropo, pues cree y confía en las bondades y bendiciones de la tecnología moderna, a la vez que descarta -por impensables- impacto y/o consecuencia negativa no deseables.

Ahora bien, ¿Cómo significan el zoótropo los actores rurbanos? ¿Qué imágenes, símbolos, ideas y afectos definen las significaciones por ellos asignadas? ¿Confirman las expectativas y sentidos sostenidas y promovidas por la política pública? ¿Qué relación establecen con esa tecnología moderna despojada del carácter biográfico y antropomórfico que caracteriza al carromato tracción animal?

4.2 Desajustes sociotécnicos y des-ilusiones modernas del móvil urbano

Frente al carácter biográfico y cuasi humano del carromato tracción animal, el zoótropo se impone como una mera herramienta de trabajo con la cual se establece una relación práctica pero no profunda. En términos generales, emerge como un artefacto más liviano simbólicamente que remite a la urbanidad antes que a la condición de vida rurbana. Los avances hasta aquí esbozados, confirman que en su dimensión técnico-material y funcional el móvil urbano no considera, y en más de

una ocasión niega, las matrices socioculturales e históricas que caracterizan a la condición de vida rurbana. No remite a sus trayectorias vitales y laborales, desconoce el entorno inmediato y la heterogeneidad de sus prácticas, así como la sociabilidad característica. Ha sido impuesto antes que elegido y su reapropiación y reinención, lejos de ser fomentada y celebrada, es sistemáticamente desalentada. En ese marco, el móvil urbano no despierta sentimientos y emociones profundas, y si bien -pese a las prohibiciones- es permanentemente resignificado, en general su dimensión simbólica se agota en una instrumentalidad meramente laboral y en un esquema de relación fundamentalmente protocolar.

Tal como anticipamos, abordado en su dimensión productiva y desde el punto de vista rurbano, el zoótropo no representa necesariamente un avance sociotécnico. No es significado como un medio técnicamente superior, más eficiente y productivo que el carromato tracción animal. Situado en el contexto rurbano y puesto a funcionar en el marco de sus estrategias de pluriactividad características, el zoótropo deviene relativamente inadecuado, ineficiente e improductivo. En este sentido, a contracorriente del discurso dominante que lo presenta como el medio técnicamente más avanzado, el móvil urbano no implica en sí mismo un avance tecnológico, ni opera indefectiblemente como motor de crecimiento económico y dinamizador social. No cumple totalmente con las promesas de cambio y progreso postuladas por el discurso dominante. Desde la perspectiva rurbana, el zoótropo conlleva algunos beneficios, pero también promueve y profundiza nuevos y viejos inconvenientes ahondando, en algunos casos, las condiciones de vulnerabilidad y precariedad laboral. Reduce las posibilidades de rebusque y dificulta el acceso a una serie de externalidades y variables, antes vinculadas al carromato, cruciales para las estrategias de supervivencia.

“En la vida esta moto no es un cambio de vida para nada, solamente es como en el aspecto para que los otros no digan que uno anda croto, que uno es sucio aunque yo pienso que la gente no sabe quiénes somos, no saben cómo vivimos nosotros. Ellos se piensa que porque antes teníamos un carro somos unos negros de mierda...”, comenta Pepe mientras “clasifica” los residuos en el zoótropo. Al costado tres de sus 8 hijos, juegan con un maletín recientemente cirujado. *“Siempre encuentro alguna*

cosa para ellos, para que se entretengan”, dice Pepe. Hace dos días llovió, su patio se inundó. El sol “pica”. El agua estancada y la pila de bolsas con “orgánicos” atraen una bandada de moscas. Algunas larvas caminan por sus pies. *“Desde que nos relocalizaron y le dieron la moto, el Pepe anda todo el día preocupado [...] cuesta más la vida ahora, es todo más difícil para nosotros”* comenta su mujer.

En consonancia con las tensiones y contradicciones que evidencian los relatos rurbanos, el técnico mecánico del PRU -quien está al tanto de las paradojas que el zoótropo actualiza en la cotidianeidad rurbana- reflexiona: *“¿Solucionamos problemas o generamos más inconvenientes? Les dieron la moto como si fuera una lámpara de Aladino que la frotas y te va a traer la riqueza. En el mejor de los casos les va a mejorar la calidad del trabajo, pero no les ha cambiado la vida, no les ha modificado las condiciones de vida [...] Cuando vos vas a la casa todo sigue igual, el tipo está clasificando la basura al rayo del sol, el patio está lleno de mugre, tienen problemas de salud, los chicos no van a la escuela, alguno no tienen ni siquiera un baño interno ¿qué vida cambió con este proyecto? Lo material, lo que está a la vista, lo que impacte visualmente pareciera que es lo único que importa, nada más. El impacto visual, ese es el foco de la propuesta”* (PT-mecánico PRU, 2012).

La mayoría de los entrevistados reconoce que el zoótropo, tal como presagiaba la política pública, genera un impacto visual en la ciudadanía (especialmente en la “gente del centro” y los automovilistas) que produce algunos cambios en la sociabilidad. *“El trato con la gente ha cambiado”, “ahora te tratan de otra forma”* señalan al unísono. En general, los zootroperos advierten que la ciudadanía valora y celebra ciertas características del vehículo (higiene, limpieza, seguridad, rapidez), las cuales se trasladan a sus prácticas, sus cuerpos y sus condiciones de vida. El empleo del zoótropo parece promover un proceso de purificación que los absuelve de su “vieja” imagen pública, antes vinculada al desorden, el caos y las impurezas (Douglas, 1973). La reconversión de sentidos operada por el zoótropo suscita una suerte de purificación, descontaminación y ordenamiento del actor rurbano, el cual -por el sólo hecho de utilizar un nuevo sistema sociotécnico- pasa a ser relativamente reconocido, someramente legitimado y ordenado dentro de la estructura social. Al respecto, Rita y Marcelo nos comentaban: *“Cuando andas en carro la gente te*

discrimina muy mucho en el centro. Ellos nunca reconocen el trabajo que estamos haciendo, el esfuerzo y sacrificio que hacemos. Somos muy discriminados. Desde que tenemos la moto eso cambió, te tratan como si hubieses subido de nivel, pero nosotros seguimos siendo los mismos, vivimos igual que siempre [...] Muchos nos felicitan, dicen qué bueno que dejaste el caballo, qué lindo...” (Rita, 2012).

Disciplinado y reconvertido a los estándares sociotécnicos modernos, el actor urbano deja de ser un potencial enemigo del progreso. La ciudadanía y la opinión pública celebran el trasvase tecnológico; los carreros devenidos zootroperos ya no contaminan ni profana la pulcra postal citadina. Sus condiciones de vida, no obstante, siguen siendo las mismas. Como señala Rita, el cambio más rotundo se dio en el plano de la sociabilidad urbana, antes que en las condiciones de trabajo y vida urbanas.

En línea con los principios y valores modernos que orientan la intervención municipal, los buenos ciudadanos modernos se sienten más seguros, tranquilos y felices en una ciudad sin carromatos tracción animal. Eliminadas las sombras del pasado, el zoótropo es señal de que proyecto moderno sigue vigente, se impone y triunfa. En ese marco, surge un trato social distinto para con los actores urbanos. Un reconocimiento nuevo, que comienza y termina con el zoótropo. Pues, como ya advertimos, la aceptación social que se promueve lejos de implicar un reconocimiento profundo, empático y comprometido con el actor urbano y sus condiciones de vida, se configura como un gesto de probación circunstancial. Aun habiendo aceptado el zoótropo, el actor continúa relegado a una condición de subalternidad. “*No son todas flores*”, señala Pepe. Algunas personas lejos de felicitarlos, los hostigan acusándolos de “vagos”, “mantenidos”, “subvencionados por el Estado”. “*Antes te discriminaban porque andabas en carro, pero ahora te discriminan porque andas en una moto. La gente te grita ‘córrete de ahí negro de mierda’, ‘eso lo tienen gracias a nosotros porque nosotros pagamos los impuestos’. Sí, nos dicen eso. A mí me lo han dicho varias veces, me lo han dicho en la calle, en charlas y en serio. ‘Uds. tienen eso gracias a nosotros’, me dicen. Como si me hubiese cambiado la vida, como si yo no lo tuviera que pagar y laburar todo el día...pero bueno, la gente no sabe todo eso. La gente no sabe muchas cosas sobre nosotros...*” (Pepe, 2012).

A las felicitaciones y hostigamientos promovidos por el zoótropo, se suma otro cambio significativo en la sociabilidad. “La gente ya no nos ayuda como antes”, señalan los entrevistados. Cuando andaban en sus carromatos tracción animal la gente les entregaba alimentos, ropa, juguetes y demás materiales en desuso. Desde que utilizan el zoótropo, advierten que esta predisposición ha desaparecido. “*Creerán que uno está mejor*”, dicen buscando una explicación.

“La gente ya no te da más como antes. Vos andas en carro y caballo y te dan todo y ahora con la moto, nada. Los otros días me dice una señora ‘si a vos te da el gobierno’. ¿Qué gobierno? A mí no me da nada el gobierno, le digo. Como si la moto me hubiese cambiado la vida y encima no me dejan usar el carro. No me regalan nada y me complican la vida, le dije [...] Entonces eso sí cambio, ahora no me ayuda nadie. Lo que pasa que a uno lo discriminan mucho por las motos, entonces dicen ahora les dieron las motos a éstos negros de mierda”, dice el Croto en consonancia con Pepe. “*Pero nosotros necesitamos igual o más que antes, solamente tenemos esta moto para poder entrar al centro porque vivimos de lo mismo, trabajando todo el día y a veces menos que antes porque la moto no nos sirve para el trabajo que hacemos nosotros...*” agrega Rita (2012).

A modo de síntesis, podemos decir que la visión cuasi mesiánica del zoótropo como una máquina salvadora, generadora de ilusiones y puras bendiciones; capaz de promover el progreso material, social y espiritual del hombre no se condice con las paradojas y contradicciones oportunamente señaladas por los actores rurbanos. En este marco, el hechizo se vuelve contra el hechicero. Los relatos y experiencias rurbanas nos devuelven una imagen del zoótropo en tanto máquina que genera ilusiones, pero ya no sólo relativas a las esperanzas y promesas modernas, sino fundamentalmente referidas al carácter tergiversado y engañoso de las interpretaciones e intervenciones que lo sustentan y que supuestamente éste genera.

En este sentido, el zoótropo se configura como una máquina que genera ideas y representaciones con muy poco, sino nulo, anclaje concreto en la realidad rurbana. Espejismo, sueño y fantasía, mezcla de ilusión y alucinación, las expectativas e ilusiones contenidas en el zoótropo son validadas por la ciudadanía y la opinión

pública, antes que por los actores rurbanos propiamente dichos. Promesas de dignificación, integración e inclusión social, progreso y modernización que asentadas en una lectura simplista y estereotipada de la realidad, buscan confirmar y perpetuar la primacía de la racionalidad instrumental.

Invisibilizaciones e interpretación mezquinas y autocomplacientes de la realidad que sumadas a un optimismo ciego y obnubilado por el “resplandor de la tecnología” buscan concretar un proyecto moderno que, destinado a coexistir con un orden tradicional y rural que nunca se fue, adquiere cierto carácter fantástico en tanto está obligado a nutrirse de las fantasías antes que de la realidad social.

La racionalidad formal que por intermedio del código sociotécnico dominante moldea la configuración material, funcional y simbólica del zoótropo produce una redundancia instrumental pragmática, tendiente a asegurar su ajuste a los intereses y valores dominantes. En este sentido, como ya hemos advertido, el móvil urbano muestra una tendencia a cerrarse sobre sí mismo, admitiendo sólo aquellas interpretaciones e intervenciones racionales y conformes al código sociotécnico dominante. A nivel simbólico, el zoótropo limita la intervención rurbana acotando el margen de resignificación posible y sitúa al actor rurbano como un mero espectador pasivo del objeto. Niega y huye de sus posibles procesos subjetivamente que, resignificándolo más allá de los límites impuestos, podrían hacer de él otra cosa, debilitando así la intencionalidad mercantil y simbólica moderna que lo instituye y busca, por su intermedio, expandir y consolidar la racionalidad dominante y el orden social urbano vigente.

No obstante, más allá de los límites impuestos por la estereotipia funcional, los relatos y experiencias rurbanos -en consonancia con lo acontecido en las dimensiones de análisis precedentes- escapan de todos modos al control y regulación racional. Esto es, las imágenes, ideas y afectos asociadas al zoótropo no se subordinan completamente a las expectativas y significaciones dictadas por la razón urbana moderna; al contrario, es quizá en la dimensión simbólica donde se producen las impugnaciones y problematizaciones más contundente y se desenmascara y enfrenta su intencionalidad política afín al orden moderno dominante.

En este sentido, los relatos y experiencias rurbanas operan un proceso de desnaturalización del zoótropo que devela su naturaleza política (Feenberg, 2012) afín a los intereses y valores urbanos modernos dominantes, a la vez que impugna y cuestiona la imagen mistificada que lo presenta una bendición, única y necesaria, para la rurbanidad.

Capítulo VI. Des-conocimientos expertos. El saber/hacer rurbano negado

Como vimos en el capítulo precedente, las distintas racionalidades en juego - urbana y rurbana- promueven disímiles esquemas de relación entre los actores y los respectivos sistemas sociotécnicos. Artífice por antonomasia, frente al carromato tracción animal el actor rurbano se configura como productor, usuario y reparador quien en general construye sus carromatos y domestica sus caballos, ajustándolos a los requerimientos de la actividad y las características del espacio de trabajo. Los mismos conocimientos y experticias que facilitan su construcción y manutención, abonan la praxis inventiva rurbana que sobreimprime al zoótropo múltiples prácticas de reapropiación y resignificación tecnológica. Un conjunto amplio y variado de saberes y habilidades heredados y/o adquiridos, consuetudinarios y expertos que orientan el sentido y la forma que asumen los procesos de diseño, producción, uso y valoración de los respectivos sistemas sociotécnicos.

El zoótropo, por su parte, impone un esquema de relación que reduce al actor rurbano a un mero usuario obligándolo a situarse como un espectador pasivo; limitando y sancionando sus posibilidades de reinención, readecuación y resignificación sociotécnica. Pues, se espera que los actores rurbanos reciban y adopten mecánicamente el nuevo móvil urbano y los conocimientos a él asociados para, de esta forma, iniciar un proceso de modernización que les permita superar sus “lastres” tradicionales. El conocimiento científico-técnico que abona dicho esquema de relación, está presente en la génesis misma del objeto, se cristaliza en su configuración técnico-material, se actualiza y refuerza a posteriori, mediante una serie de dispositivos disciplinarios específicos que, siendo también ellos soportes del saber experto, buscan regular la manutención y el uso del nuevo móvil urbano. Nos referimos concretamente al manual de propietario, el protocolo de uso y los cursos de capacitación que acompañan el trasvase tecnológico y buscan instaurar un sistema de acciones metódico, previsible, ceñido a la racionalidad instrumental y eximido de todo gesto fortuito, emotivo o espontáneo. El zoótropo, asimismo, está sujeto a la legislación urbana que regula el empleo de motovehículos en la ciudad.

Recuperando los esquemas de relación provistos por uno y otro sistema sociotécnico, en este capítulo nos interesa adentrarnos en el reconocimiento, descripción y comparación de los tipos de saberes y procedimientos que subyacen y abonan los procesos de producción y manutención de los distintos sistemas sociotécnicos, así como sus patrones de uso y significaciones características. Esto es, nos importa reconocer puntualmente los conocimientos que predominan en uno y otro caso, sus condiciones de producción, recreación y socialización, sus principales características, entre otros aspectos significativos para, concomitantemente, ir dilucidando las tensiones que se tejen entre ambos. Reconocidas sus especificidades, nos importa detenernos en sus divergencias y/o convergencias, los reconocimientos y/o negaciones que operan en torno a las disímiles formas de conocer y hacer de una y otra racionalidad y que moldean, en última instancia, las interpretaciones y actuaciones sociotécnicas de los hacedores de las políticas públicas y sus destinatarios protagonistas.

1. Voces y saberes in-visibilizados en y desde la política pública urbana

En el marco de la sociedad moderna, la ciencia emerge como una nueva religión que libera la mente de los límites oscurantistas y dogmáticos anteriores. El hombre, portador natural de la razón, dueño y artífice de la racionalidad cognitivo-instrumental, podrá por su intermedio alcanzar grados cada vez mayores de libertad, dominar la naturaleza, repensar y organizar la sociedad de manera racional, y dar impulso a un progreso humano permanente para alcanzar niveles de perfeccionamiento cada vez más altos.

A decir de Boaventura de Sousa Santos (2003), la primacía de la ciencia como “conocimiento regulador” significó el predominio de la categoría de orden por sobre la noción de caos asociada a la ignorancia. Dominio que se realiza, advierte el autor, a través de la primacía del conocimiento científico-técnico como único criterio de verdad que se impone por sobre otras estructuras cognitivas, entre ellas las relativas al “sentido común”. La ciencia moderna, nos recuerda el pensador portugués, se construyó en oposición al sentido común que considera superficial, ilusorio, falso e irrelevante. En este marco, entonces, la ciencia posee el monopolio de la distinción

universal entre lo verdadero y lo falso; entre las formas de ver científicas y no científicas. Todo lo que el canon no legitima es descalificado y declarado inexistente. Esa no existencia asume aquí la forma de ignorancia e incultura (Santos, 2006). En este sentido, la ciencia moderna margina, desacredita y suprime otros regímenes de verdad que no se adaptan ni se ajustan a sus postulados y reglas, por caso los conocimientos populares. Aquellos saberes de la conjetura de los que hablaba Ginzburg (2008)¹⁸⁰ o los saberes indiciarios que menciona Ford (1994). Saberes esencialmente corporales, mezclas y uniones de diversos conocimientos y de pequeñas hipótesis que permiten sobrevivir a las mayorías pobres en las ciudades contemporáneas. Saberes residuales e indiciarios que, a decir de Barbero (1991), atraviesan las estrategias de la producción de sentido, de significación de la vida, del trabajo, de la calle, del ocio a partir de las cuales no sólo se sobrevive, sino también se recrea y produce la ciudad. Conjuntos de saberes y habilidades, relatos y experiencias que en general se niegan como estructuras cognitivas relevantes. No son considerados conocimientos reales; son abordados como meras creencias, opiniones, comprensiones intuitivas o subjetivas inconmensurables o incomprensibles por no obedecer a los métodos científicos de la verdad.

Por intermedio de los sistemas expertos (Giddens, 1990) -conjunto de conocimientos especializados, logros técnicos y experiencia profesional-, la ciencia y la tecnología se naturalizan y devienen parte esencial de la sociedad moderna y su cultura, organizando grandes áreas del entorno material y social. Referentes legítimos y legitimantes los sistemas expertos están en la base misma de la conformación del Estado, y guardan con éste una relación de interdependencia, refuerzo y estabilización mutua. En ese marco, son permanentemente legitimados por el Estado, el cual fomenta su fiabilidad y confianza configurándolos como los principales insumos prácticos de la acción cotidiana. En términos generales, la sociedad urbana confía en los sistemas expertos, su capacidad para organizar el entorno material y social. Confía en el perfeccionamiento ilimitado del conocimiento científico técnico y sus consecuentes impactos en términos de un progreso infinito de las condiciones

¹⁸⁰ Hacemos referencia a su conocida obra “El queso y los gusanos” publicada por primera vez en 1976.

materiales, sociales y espirituales del hombre. Un conocer para actuar, manipular y transformar; un conocer para dominar y así progresar es el designio de la ciencia en el proyecto moderno. La tecnología, impulsada por la razón científica, lo hace posible (Cabrera, 2006).

Expresión cuasi perfecta y acabada de dicha razón, la tecnología es depositaria de una enorme confianza y optimismo, y se configura como el medio que por excelencia promueve el anhelado progreso. En este sentido, ciencia, tecnología y progreso emergen como ejes estructurantes del proyecto moderno y se remiten unos a otros de manera permanente. La tecnología permite verificar y vivenciar los avances científicos. Los sistemas sociotécnicos modernos que inundan la cotidianeidad son la prueba fehaciente que confirma sus certezas y profecías, son la principal y más evidente garantía de sus promesas de progreso.

Dicha primacía es a su vez asegurada y reforzada a través del derecho formal. Pues la gestión científica de la sociedad moderna tenía que ser garantizada y custodiada contra eventuales cuestionamientos y oposiciones; función que ejerció el derecho a través de la integración normativa y de la fuerza coercitiva oportunamente instrumentalizados por el Estado en tanto principal garante del orden social moderno. De esta manera, si el predominio del conocimiento científico técnico significó el dominio del orden en tanto forma de saber; el derecho moderno se ocupó de asegurar el orden exigido. Entre ciencia y derecho se da entonces una relación de cooperación y circulación de sentidos, bajo la égida de la ciencia. Dicha relación es paralela a la relación de interdependencia y mutua estabilización que se establece entre el Estado y los sistemas expertos (incluido también el mercado), en tanto eslabones de un mismo orden social que los contiene.

En este sentido y a los fines de las observaciones a realizar queremos resaltar las relaciones que se dan entre los sistemas expertos y el Estado, en especial la manera en que dichas relaciones se des-tejen en el marco de la propuesta de trasvase tecnológico que llama nuestra atención. Y que se expresa más concretamente a nivel de la tecnología moderna (por caso, el zoótropo), sus dispositivos de disciplinamiento adjuntos (protocolos, manuales, cursos de capacitación específicos) y los marcos normativos más generales que ordenan su presencia en la ciudad (legislación urbana).

Tanto la tecnología, como los dispositivos disciplinarios y normativos son cristalizaciones de la ciencia moderna; sostienen su legitimidad en la autoridad y fiabilidad de los conocimientos y procedimientos expertos que los pergeñaron. Racionales y racionalizantes, son interdependientes y aspiran, en última instancia, a la conformación de una subjetividad nueva y distinta que busca sobreponer a la devaluada figura del “carrero”. En su lugar se busca instaurar la figura del “recuperador urbano” o “zootropero”, más próxima a los estándares modernos. En última instancia, la transferencia tecnológica busca ordenar y modernizar la condición de vida rurbana, para ajustarla al orden social vigente y el proyecto moderno en general. Indiferentes en relación al medio en que se instalan, intentan borrar todo vestigio del pasado e instalar y actualizar en todas partes la racionalidad cognitiva-instrumental que los pergeño.

Este es el marco general que impulsa la relación problema/solución que subyace a la propuesta de sustituir los carromatos tracción animal por zoótropos, en tanto materialización y resultado del conocer y hacer científico moderno.

1.1 “La palabra de ellos dicen que vale más que la de uno...”

“No se dan cuenta, ellos no piensan como nosotros, no salen a preguntar, a ver cómo vivimos. No, llegan ellos con sus órdenes y desde arriba, pam, pam, pam vienen las órdenes y suenan los de debajo de todo. Ah no, pero esas órdenes vienen de más arriba te dicen. Es como se dice: la gallina más grande caga al pollito más chiquito de ahí abajo [...] yo a veces pienso ¿por qué tiene que ser así? Si vivimos en democracia. Todos tenemos derecho a opinar, a ser libres, a poder decidir algo”, comenta Guatón (2008) en referencia al habitual accionar municipal.

La historia del PRU (su diseño, implementación y evaluaciones parciales) en sus distintas líneas de intervención revela la primacía casi absoluta de los sistemas expertos que se expresa en el ejercicio profesional del personal actuante, el rol que asumen los tecnólogos externos, la importancia que se le asigna a las instancias de capacitación que acompañan el trasvase tecnológico, entre otros indicadores que evidencian la operatoria de los sistemas expertos como máximos criterios de verdad, quedando relegados sino invisibilizados los saberes, relatos y experiencias rurbanas.

El enfoque integral y participativo tantas veces pregonado por el discurso oficial, así como la premisa -varias veces mencionada por el Subsecretario de Promoción Social¹⁸¹- referida al necesario respeto de las costumbres rurales fueron finalmente contradichos en la práctica. Las instancias dedicadas al reconocimiento de la condición de vida rural, las necesidades y deseos de sus protagonistas se circunscribieron a la realización de un diagnóstico en terreno (mediante encuestas estructuradas), sucesivas reuniones informativas, controles y evaluaciones orientadas a ponderar los impactos positivos de la propuesta, entre otros procedimientos mayoritariamente cuantitativos y seriales. En este sentido, desde la política pública se apeló a una serie de procedimientos contentados a clasificar, calcular y medir todo aquello susceptible de ser cuantificado; a la vez que omitir y marginar toda referencia cualitativa y subjetiva que no coincide con sus criterios. Bajo esta lógica, lo que se ganó en rigor se perdió en riqueza y complejidad; no se abordaron las manifestaciones resistenciales suscitadas por el cambio propuesto, se pasó por alto la proliferación de historias y operaciones heterogéneas que dan cuenta de la diversidad y densidad característica de la ruralidad, entre otras variables cualitativas que no admitían cálculos y mediciones exactas y precisas. Así, los procedimientos empleados se orientaron a confirmar ideas previas, antes que a indagar la complejidad y densidad del modo de vida rural. En este sentido, entonces, mediante un permanente ejercicio de in-visibilización el PRU plantea un relato privilegiado de lo real. Construye una relación problema/solución mezquina y recortada donde priman las ausencias y la incompreensión. La ruralidad y el sistema sociotécnico vistos y hablados desde el discurso oficial dan lugar a una visibilidad estigmatizante, pues desprovistos de todo indicio moderno, asociados a la ignorancia y la incultura, el actor rural y su sistema sociotécnicos son definidos desde la pura negatividad.

En ese marco, como ya anticipáramos en la introducción del presente estudio, la participación de los actores rurales estuvo limitada a expresar opiniones aisladas sin

¹⁸¹ Al respecto, en sucesivas entrevistas el Subsecretario expresaba que “...*nunca entendimos que esto debía hacerse por la fuerza [...] siempre trabajamos integrándolos, fueron siempre participantes activos de este proyecto y eso nos permite que hoy esté funcionando. Si esto se hubiese planteado de otra forma, a la inversa de manera coercitiva seguramente habría muchas contramarchas, no se hubiera aceptado nunca el zoótropo y seguiríamos como volviendo a empezar todos los días...*” (Sub.SPS, 2010).

su debida consideración en los procesos de toma de decisión. En general, se desplegaron propuestas elaboradas y ejecutadas exclusivamente desde el ámbito municipal sin la participación de los carreros, salvo en cuestiones menores relativas a una mejor instrumentalización de la propuesta. El proyecto de los zoótrofos resultó paradigmático en este sentido, pues la propuesta estuvo a cargo de los técnicos expertos quienes de manera unilateral definieron y ejecutaron la intervención tomando en consideración criterios técnicos, económicos y políticos preestablecidos. Los actores rurbanos fueron los grandes ausentes durante el proceso. Configurados como meros beneficiarios, sus necesidades, opiniones y sugerencias en general no fueron consideradas. Su ficticia participación sirvió para legitimar un “paquete cerrado” de propuestas diseñadas y ejecutadas por los técnicos expertos, quienes haciendo uso de su legítima autoridad y la fiabilidad que sustenta sus formaciones profesionales decidieron autónomamente el curso de acción a seguir. Al respecto, la ex-Coordinadora del PRU comentaba: *“a medida que se avanzaba desde el equipo coordinador se fue evaluando la viabilidad de las distintas propuestas emergentes que iban haciendo los carreros y desde el equipo técnico se ofreció un paquete cerrado sobre cuáles eran las posibilidades reales, viables y posibles”* (2010). En este sentido, coincidimos con Carlosena (2009) cuando en su estudio sobre el PRU (gestión 2004-2008) advierte que los carreros son abordados como receptores pasivos que deben adaptarse a la propuesta, existiendo además mecanismos de control y sanciones para su cumplimiento, lo que muchas veces ocasiona enfrentamientos y agresiones entre ambos sectores cuando hay resistencia a cambiar hábitos y costumbres.

En referencia al accionar institucional, mientras clasificaba los residuos que acababa de traer el Emi, su hijo y compañero de “lucha”, Claudia nos decía: *“Ellos quieren arrancar y proponer. Pasar por lo de uno sin saber lo que pensamos. Es como que te obligaran. Nosotros vivimos de esto [...] Todo eso lo tienen que ver por parte del gobierno, no hacer ellos sin pensar en los demás”* (2008). *“Nadie nunca nos da una explicación bien. Ellos vienen y ordenan todo a su gusto. No se fijan en la gente, si así les parece bien o mal. No, ellos a su criterio y disposición...”*, comentaba Rita (2012) al ser consultada sobre los motivos que impulsan la propuesta

de sustituir los carromatos por zoótrofos. *“La palabra de ellos dicen que vale más que la de uno, será que es así...”*, agregaba María, una vecina presente al momento de la entrevista.

El esquema de relación/comunicación que se impone es asimétrico, jerárquico y desigual; se establece entre un experto que sabe y un conjunto de actores legos situados en una posición heterónoma de no saber que a lo sumo son portadores de saberes vulgares que es preciso sustituir. Los técnicos expertos son quienes saben y deciden, mientras que los actores rurbanos tienen un margen de acción acotado, una pseudo-participación que acontece siempre dentro de los límites impuestos por la actuación oficial. Los expertos hablan, exigen y prescriben comportamientos; los actores “beneficiarios” deben confirmar las expectativas dominantes, a la vez que adoptar las innovaciones prescritas y los conocimientos técnicos especializados. Considerados inferiores, ignorantes e incultos, los actores rurbanos deben ser disciplinados, normalizados y modernizados a fin de ajustarlos al tipo de subjetividad moderna deseada. En este marco, por tanto, se niega al actor rurbano como ser de transformación, con capacidad de agencia y desarrollo propio; su lugar como sujeto de saber deviene entonces un impensable. La negación de los saberes y habilidades rurbanos, implica en última instancia la desvalorización de la existencia misma del actor por la negación del mundo en que ella se apoya (Freire, 1973).

Hasta aquí entonces, podemos decir que la participación de los actores rurbano es siempre precaria, más ficcionalizada que real. Pues sus relatos y experiencias se visibilizan sólo cuando son coincidentes, acríticos y obedientes; en caso contrario se omiten y niegan. Con la negación de su palabra, se excluyen también sus saberes y experiencias consuetudinarias. Un conjunto amplio y variado de conocimientos, habilidades y destrezas -capital cultural incorporado en términos de Bourdieu (1979)¹⁸²- que remiten, entre otros aspectos, al desarrollo de las actividades de

¹⁸² En su artículo “Los tres estados del capital cultural” (1979), Bourdieu sostiene que en su estado fundamental, el capital cultural se encuentra ligado al cuerpo y supone la incorporación. La acumulación de este capital exige una incorporación que, en la medida en que implica un trabajo de inculcación y asimilación, consume tiempo y demanda el involucramiento del cuerpo, del agente. Una fuente de adquisición es la escuela, otra, fundamental, la familia. El capital cultural es un tener transformador en ser, una propiedad hecha cuerpo que se convierte en una parte integrante de la persona, un hábito. Capital que no puede ser transmitido instantáneamente, puede adquirirse, en lo

rebusque, la adquisición y manutención de los sistemas sociotécnicos; así como a las reglas y normas que estructuran la sociabilidad que circunscribe dichas prácticas cotidianas.

Frente al conjunto de conocimientos, procedimientos y trayectorias técnicos profesionales del personal actuante del PRU, los saberes rurbanos representan una alternativa no creíble. Negados y producidos como no existentes, pudiendo ser expresiones de otro orden posible, son confinados al caos (Martín Barbero, 2004). Vestigios de un orden tradicional que persiste y una cultura de la oralidad que nunca se fue, forman parte de aquello que se busca erradicar y superar. Pues frente al monopolio cientificista, los saberes rurbanos devienen un obstáculo que limita el desarrollo infinito y emancipador de la razón. Reminiscencias del pasado e indicadores de involución, deben ser superados mediante el trasvase de conocimientos técnicos especializados e innovaciones tecnológicas modernas.

Este ejercicio de invisibilización, característico de la racionalidad moderna dominante, descalifica sistemática y permanentemente los modos de conocer y hacer rurbanos. Como ya hemos advertido y seguiremos analizando a lo largo de este capítulo, la sabiduría y la experticia rurbana es negada como insumo en el diseño del zoótropo. Asimismo, es nuevamente descalificada al sentenciar que es su persistencia lo que impide la consecución de los resultados deseados por la política pública. Esto es, cuando la intervención no obtienen los resultados esperados (por ejemplo, la adopción mecánica y lineal del zoótropo y sus prescripciones adjuntas) busca explicar el aparente fracaso apelando a la “incapacidad o inadaptación” de los actores rurbanos, la persistencia de sus estructuras cognitivas y culturales. Así, por ejemplo, en las evaluaciones relativas al uso del nuevo móvil urbano los inconvenientes son circunscriptos exclusivamente a la “irresponsabilidad” de los adjudicatarios. *“Dentro de los problemas que más se van viendo en la implementación de la moto por un lado tenés la mecánica que es un problema que está relacionado con la responsabilidad*

esencial, de manera totalmente encubierta e inconsciente y queda marcado por sus condiciones primitivas de adquisición; se acumula hasta el tope de las capacidades de apropiación de un agente y se debilita y muere con su portador. Más encubierto que el capital económico, el capital cultural está predispuesto a funcionar como capital simbólico, es decir desconocido y reconocido ejerciendo un efecto de (des)conocimiento.

en el uso, porque la moto andaría mejor si le pusieran más pila al uso. La usan como el carro, la sobrecargan, andan acompañados que eso está prohibido. Después tenés el caso de Marcela que le sacaron fotos tirando basura con el zoótropo y salió en la tele¹⁸³ [...] Otra cosa tiene que ver con que muchas veces les cuesta asumir el pago de la moto porque carecen de una mínima capacidad de administración, no pagan el seguro...” expresa la Coordinadora del PRU (2012). En consonancia con sus apreciaciones, el técnico mecánico sostiene: “los recuperadores hoy reproducen el mismo esquema que tenían para el carro y el caballo [...] Mira Marcelo su yegua parió en el medio del centro y mira el estado de su moto. Está partida en 5.000 pedazos, no tiene luz, se le quemó la instalación. Es descuidado, destrozón, no le da ni cinco de bola a la moto [...] todos problemas de sobrecalentamiento, por negligencia, por sobrecarga y brutalidad en el uso [...] tiene que ver con la alfabetización, usan la moto como si fuera un carro...” (PT-mecánico PRU, 2012).

Incapaces de ver más allá de sus demarcaciones, los sistemas expertos se atrincheran en sus propios discursos; cualquier otro modo de saber es resentido por ellos como un atentado directo a su autoridad. Así, a partir de una posición etnocéntrica y un permanente ejercicio de autoconfirmación, definen lo diferente como inferior; confunden lo iletrado con lo inculto y hacen de la incultura y la ignorancia rasgos intrínsecos que determinan la identidad de los actores rurbanos, y el sesgo con que se impide ver allí expresiones de otras matrices culturales.

1.2 Tecnología y conocimiento experto. “Una alternativa superadora y viable”

En este marco, el proceso de modernización que se postula confía en la ciencia y en la tecnología como medios para superar la ignorancia e incultura intrínseca de la condición de vida rurbana. La razón intervencionista que se impone sostiene que los actores rurbanos deben abandonar sus saberes, prácticas y sistemas sociotécnicos

¹⁸³ Respecto de las repercusiones mediáticas del hecho mencionado, el diario local publicó una nota titulada “Le quietarán el zoótropo al hombre fotografiado cuando tiraba basura en Ciudad Nueva” con fecha al 14/11/2012. En ese marco, se informaba a la ciudadanía que las imágenes habían sido captada por personal de la Secretaría de Servicios Públicos del municipio quienes habían registrado el momento en que un recuperador urbano arrojaba basura en un microbasural del B° Ciudad Nueva, que había sido recientemente saneado a los fines de evitar riesgos para la salud de los vecinos del sector.

tradicionales y en su lugar adoptar formas y expresiones a fines a la racionalidad urbano moderna.

Asentada en una visión lineal y evolucionista del desarrollo, la propuesta de sustituir los carromatos por zoótrofos implica un recorrido de lo imperfecto a lo perfecto, de lo rural a lo urbano, de lo tradicional a lo moderno. De modo que el trasvase del móvil urbano y los dispositivos afines (relativos al uso, manutención, exigencias legales, etc.) permitiría que los actores rurbanos -incultos y sumidos en la ignorancia- avancen hacia un modo de vida disciplinado y técnicamente más desarrollado. Que asuman, en definitiva, la subjetividad urbana que se busca imponer. El argumento central, entonces, es que los actores rurbanos necesitan tecnificarse para, de ese modo, maximizar sus niveles de productividad y mejorar consecuentemente su calidad de vida. Para ello, tienen que renunciar indefectiblemente a sus marcos cognitivos y sistemas sociotécnicos consuetudinarios, ya que éstos representan un freno para el avance del proyecto moderno. *“Yo entiendo que ellos están acostumbrados al caballo y al carro, pero me parece que no se puede tapar el resplandor de la tecnología. Es como pasar de un arado de mansera, por decirlo de algún modo, a un tractor. Con la moto la actividad es mayor, ahora hacen muchos más viajes y pueden vender más chatarra que antes. El carro se cansaba, entonces el beneficio económico es muy importante. La moto es un adelanto por donde lo mires, es crecimiento, es integración, inclusión, es un cambio de vida para ellos y sus familias”* dice el Dir. del Instituto L. Da Vinci (2012), convencido de los beneficios y bondades del nuevo móvil urbano.

Orientados por una mirada desencantada y científicista de la realidad, los sistemas expertos que guían y moldean la propuesta de intervención tienden a visibilizar sólo aquellas porciones de lo real que confirmen la primacía de la racionalidad moderna y el orden social que los contiene. En ese marco, las actividades y los sistemas sociotécnicos rurbanos son apenas significados como una condición de problema a resolver. Considerados como meros elementos coyunturales, carro y caballo irrumpe en el centro de la ciudad moderna y pone en cuestión sus símbolos y valores incuestionables. Se configuran desde una mirada simplificada y estereotipada que los sitúa en el lugar simbólico de lo ilegal, atrasado e inseguro. Un daño a la estética

urbana y un foco de desorden que remite imaginariamente al peligro, al riesgo y la inseguridad. Estos sentidos y contrastes devienen de cierta “naturaleza de las cosas” - en lugar de ser observados como determinados social, histórica y económicamente- y parecen “contaminar” las postales de una ciudad que se imagina apostando al futuro.

El carromato tracción animal y los problemas de inseguridad e ilegalidad

Como ya anticipamos, la presencia y permanencia del carromato tracción animal en el microcentro de la ciudad es vista como un “problema” y es asociada a múltiples inconvenientes. A saber: contravención de las ordenanzas y normativas vigentes; problemas en el tránsito y desorden vial; problemas de contaminación, higiene y estética urbana; y contrastes relativos al carácter extemporáneo y anacrónico. En el marco de la tensión que nos convoca, nos interesa detenernos en las dos primeras imputaciones, ambas relativas a la contravención de normativas y la generación de riesgos e inconvenientes viales, pues es en el marco de ese núcleo de problemas que el carromato deviene inseguro, peligroso e ilegal¹⁸⁴.

“Los problemas de tránsito, derivados de la circulación de carros por el centro de la ciudad y de la presencia de caballos sueltos en la vía pública, son dos de las cuestiones centrales que se les achacan a los cartoneros”, publicaba Puntal en el marco de la nota que hacía pública la propuesta de sustituir los carromatos por zoótropos¹⁸⁵. Sin negar los riesgos comúnmente asociados al sistema sociotécnico urbano Lorena -ciruja de toda la vida y actualmente también estudiante universitaria- reconocía que en el carro, a diferencia del zoótropo, *“uno siempre tiene que ir pendiente de la rienda, que el animal frene, varias cosas que te obligan a estar muy atento mientras circulas”*. Asimismo, reflexionaba respecto de los factores que,

¹⁸⁴ Vale recordar que los accidentes de tránsito protagonizados por carromatos y/o equinos han tenido una importancia fundamental en las argumentaciones que dieron lugar al proyecto orientado al remplazar la tracción animal por zoótropos. Esto es, las nociones de riesgo, peligro e inseguridad han estado operando desde la génesis misma del proyecto, al punto tal que su implementación y reactivación estuvo directamente vinculada a un trágico accidente, oportunamente mencionado. Por otra parte, la contravención de ordenanzas y demás ordenaciones del Ejecutivo y la imperiosa necesidad de lograr su efectivización, ha sido un elemento clave tanto en la génesis como en la implementación de la propuesta.

¹⁸⁵ La nota referenciaba se titulaba “Desde abril, los cartoneros tendrán una motocarga para recolectar los residuos” (Puntal, 01/03/06).

vistos desde el carro, devienen potenciales riesgos y amenazas para la seguridad vial. *“Yo veo que los de los autos van con los celulares, sin cinturón de seguridad, la música a todo volumen, los bebés sin asientos reglamentarios, se estacionan en doble fila y a ellos nadie les dice nada. ¿Por qué la gente no se queja de eso, por qué a ellos nadie les dice nada? Se pregunta y me pregunta irritada. “Pareciera que la ciudad es sólo para los autos, es sólo para algunos” (Lorena, 2012).*

Las imputaciones referenciadas generalmente se vinculan a la generación de accidentes, el entorpecimiento del tránsito y las condiciones precarias, poco estéticas y anti-higiénicas expresadas en la configuración técnico-mecánica del sistema sociotécnico urbano. Sumado a esto, bajo esa categoría también se adicionan la falta de un seguro contra tercero y un carnet habilitante, la presencia de niños y adolescentes sobre los carromatos y la contravención de ordenanzas y decretos que regulan la presencia de dichos vehículos en el microcentro de la ciudad¹⁸⁶. En este marco, ante la racionalidad cognitivo instrumental expresada en este caso a través del código técnico dominante y la legislación urbana moderna, el carromato tracción animal deviene inseguro, peligroso y amenazante; además de ilegal, en tanto no se desajusta a las normativas que regulan el tránsito vehicular ciudadano.

Recuperando la tensión que nos convoca, advertimos que algunas de estas acusaciones aluden a una idea fuerza que considera que la configuración técnico-mecánica del carromato tracción animal es intrínsecamente precaria, contingente e indeterminada. Esta asociación lo configura, entonces, como un vehículo lento, viejo, poco seguro, peligroso; un riesgo potencial para los demás ciudadanos. Su peligrosidad latente reside en la naturaleza de los saberes, habilidades y materiales empleados en su proceso de diseño y construcción. Consuetudinarios, reciclados y reutilizados, los conocimientos y materiales empleados en la confección del sistema sociotécnicos urbano conllevan un margen de imprecisión e imprevisibilidad inadmisibles para los sistemas expertos. Naturaleza contingente e indeterminada que

¹⁸⁶ En general, los reclamos hacen hincapié en la contravención de la Ordenanza N° 184/96 del Código de Tránsito de la ciudad que prohíbe la circulación de vehículos de tracción animal en el microcentro de la ciudad, entre otras cuestiones. Asimismo, se suelen también mencionar la contravención del Decreto N° 79/92 que inhabilita la circulación de carromatos tracción a sangre por el viejo puente carretero.

se ahonda aún más considerando que el actor rural -a cargo del manejo y empleo del vehículo- posee una cualificación de dudosa procedencia, no reconocida institucionalmente. En este marco, la pericia que sostiene al sistema sociotécnico y su conductor son puestos en duda. No son fiables; su condición de ilegales es la expresión más acabada de su negación e invalidación.

Así, a lo largo del análisis veremos que desde la racionalidad urbana dominante, en especial desde la centralidad que tienen los sistemas expertos, el sistema sociotécnico rural emerge como un vehículo técnico y mecánicamente imperfecto, imprevisto e impreciso. Considerado ineficiente, ineficaz, lento, sujeto exclusivamente al gestual corporal y el esfuerzo del conductor y su equino, dicho sistema se aleja abismalmente del ideal moderno de artificialidad, perfectibilidad y creciente automatización. Indeterminados y ambiguos, los carros traccionados por caballo son una fuente potencial de errores y descontrol que amenaza la seguridad de los transeúntes y automovilistas. “No tienen frenos”, “pueden perder el control”, “el caballo puede resbalarse”, “son lentos”, “están destartados”, “no tienen seguro” son algunos señalamientos habituales que subrayan la naturaleza indeterminada y contingente, ilegal y caótica del sistema sociotécnico rural¹⁸⁷. Un desorden potencial que atenta contra la aparente estabilidad de un orden urbano técnicamente calculado y representa una potencial amenaza para la ciudadanía.

Así, frente al monopolio científicista, los saberes y experiencias rurales carecen de fiabilidad. Son fuentes de contingencias e indeterminaciones incalculables e impredecibles; indicadoras de inseguridad y peligro potencial susceptibles de ocasionar accidentes, daños y demás perjuicios a la ciudadanía. En este marco, a través de distintos mecanismos de comunicación (medios masivos, jornadas informativas, recursos gráficos, etc.) los técnicos y expertos a cargo del PRU difunden producciones discursivas que recuperan y cristalizan un conjunto de representaciones, imágenes y afectos antes mencionados, motivando acciones orientadas a la adopción y celebración de las tecnologías modernas por sobre los sistemas sociotécnicos rurales.

¹⁸⁷ Expresiones registradas en el marco de las entrevistas realizadas a funcionarios y técnicos vinculados al PRU.

Desde el discurso oficial se postula que el trasvase de conocimientos y tecnologías modernas impactaría sobre los actores rurales, mejorando significativamente sus condiciones de vida, a la vez que permitiría remediar los “riesgos” comúnmente asociados al carromato. Así, a la vez que se descalifica el carromato tracción animal, se insta a la opinión pública a validar la propuesta del zoótropo.

El zoótropo, una solución sociotécnica segura y legal

Expresión perfecta y acabada de la racionalidad científica dominante, la tecnología representada en el zoótropo emerge como una solución capaz de remediar los inconvenientes comúnmente asociados al carromato. Constructo positivo, concebido desde una visión instrumental, el zoótropo se configura como un importante agente de cambio social que además de “solucionar” los problemas generados por el sistema sociotécnico rural, incidiría en el desarrollo de las actividades de rebusque maximizando su productividad y mejorando, por tanto, la calidad de vida de los actores rurales. Al respecto, el responsable del Instituto L. Da Vinci nos comentaba: *“el zoótropo es una alternativa superadora y viable movida por el convencimiento de modificar y dignificar la vida a la gente. Es tecnología para una mejor vida. Un buen propósito para un buen fin [...] una máquina de generar ilusiones sociales”* (2012).

En términos generales, desde la política pública -en consonancia con los sistemas expertos- el zoótropo emerge como una “alternativa superadora y viable”. Un horizonte de ilusiones y expectativas, puro optimismo que remite al progreso y permite soñar un futuro mejor. *“Es un proyecto trascendental y sinérgico que involucra la dignidad, la ética y la estética urbana”*, agrega el Ingeniero (2012) dejando entrever su optimismo tecnológico. En conformidad con sus planteos, el personal actuante del PRU promueve la idea de que la tecnología y el conocimiento especializado representan la mejor solución para los males ocasionados por la irrupción de la condición de vida rural en el microcentro de la ciudad. En este sentido, haciendo uso de los medios de comunicación locales, desde el PRU se informa a la ciudadanía sobre la propuesta y sus resultados, se ilustran las ventajas y bondades del nuevo móvil urbano. Paralelamente, se invisibiliza cualquier elemento

que pueda erosionar los éxitos parciales del proyecto o que ponga en duda la capacidad y fiabilidad en los sistemas expertos implicados.

En este sentido, entonces, el discurso oficial omite las debilidades e inadecuaciones sociotécnicas presentes en la intervención y resultantes, en parte, del carácter unilateral y sesgado de su diseño e implementación. Pues, como veremos a lo largo del capítulo, se trata de inadecuaciones vinculadas a la dimensión técnico-material del vehículo, los patrones de uso y la sociabilidad característica que circunscribe la realización de las actividades de rebusque¹⁸⁸.

2. Un móvil urbano para actores rurbanos

A continuación nos adentramos en el reconocimiento de las tensiones que se erigen entre los saberes y haceres que subyacen a las disímiles propuestas sociotécnicas, desde una lectura atenta a sus configuraciones materiales, funcionalidades y simbólicas características. Saberes rurbanos consuetudinarios y conocimientos técnico-científico relativos, en ambos casos, a la producción/manutención de los respectivos sistemas sociotécnicos, al desarrollo de las actividades de rebusque y los marcos normativos vigentes. El reconocimiento de los des-acuerdos que se erigen entre los saberes y haceres implicados nos permite advertir, entre otras cosas, el carácter fundamentalmente urbano del móvil destinado a los actores rurbanos.

¹⁸⁸ La omisión de las experiencias y relatos rurbanos en la configuración técnico material del vehículo hizo que a posteriori, el actor rurbaro no pudiese operar por sí mismo la manutención del móvil urbano, entre otros inconvenientes que iremos oportunamente señalando. El desconocimiento y/o negación premeditada del tipo de sociabilidad que circunscribe la realización de las actividades de rebusque, dio lugar a un vehículo con características técnico-materiales que desconoce y altera la sociabilidad rurbaro, fundamentalmente grupal. Los modelos de motocarga oportunamente incorporados al PRU, han sido diseñados para ser empleados por una sola persona; las normativas que regulan su empleo refuerzan su diseño unipersonal, prohibiendo y/o sancionando el empleo grupal. Asimismo, otro impacto sobre la sociabilidad reside en el hecho de que mientras el carronato era empleado por todo el grupo familiar para un sinnúmero de actividades cotidianas; el zoótropo presupone una univocidad instrumental laboral-productiva que atenta, al menos, contra dos importantes tendencias rurbaras: la pluriactividad como estrategia laboral y la multiplicidad de uso circunscripta al ámbito familiar. A lo largo del análisis retomaron éstos y otros ejemplos para ir vinculando las tensiones entre saberes-sociabilidades que atraviesan las controversias sociotécnicas que se erigen entre la política pública y los actores rurbanos.

2.1 Saberes y habilidades rurbanos: “para ser carrero hay que saber y mucho”

“...la ciruja no es un caso de decir tener tanta ciencia. Pero tampoco es tan fácil como se cree. Tenés que saber mucho porque no se trata de atar un caballo y salir nomás [...] Para mí es como llevar un título. No seré abogada, pero soy ciruja. Es mi trabajo y a mí me gusta. La gente por ahí se cree que por sólo el hecho de que andas arriba de un carro sos un croto o un ignorante...”, dice Juana (2008) dando cuenta de un ejercicio de autovalidación y autolegitimación que le permite correrse del lugar asignado -aquél que la coloca, tanto a ella como a sus colegas, en el lugar simbólico del atraso, la ignorancia y la incultura- para situarse y reconfigurar su experticia como válida, como una alternativa creíble.

Situado como productor, usuario y reparador el actor rurbaro crea y recrea su propio sistema sociotécnico re-adequándolo permanentemente a sus condiciones de vida y de trabajo. Para ello, en general recicla materiales en desuso y recupera un conjunto amplio y variado de saberes y habilidades consuetudinarias y especializados que yuxtapuestos le permiten resolver su existencia diaria. La autoproducción es la modalidad más habitual para obtener las distintas piezas que componen su sistema sociotécnico. También recurre a la compra -vía trueques-, préstamo y/o incluso alquiler. La manutención y reparación del sistema sociotécnico es realizada por los propios actores rurbanos. Estas tareas incluyen desde la alimentación y los cuidados relativos a la salud del equino, el manejo de las riendas y conducción de los carromatos, hasta el arreglo de los arneses, entre otros.

En todos los casos los actores rurbanos ponen en juego saberes, destrezas e informaciones específicas que determinan el éxito o el fracaso de las acciones emprendidas. Veamos algunos ejemplos introductorios: para amansar un equino el carrero precisa conocer al menos un método de domesticación, lo mismo sucede en el caso de operaciones de manutención menores como el desvase y herrado. Asimismo, para llevarlos a pastar tiene que saber distinguir la presencia de pasturas tóxicas y así evitar su ingesta. Para colocar una montura tienen que reconocer antes sus piezas y saber cómo sujetar al animal para evitar que se lastime al andar. Hasta el acto, en apariencia sencillo, de crear un carromato solicita información específica relativa a la actividad de rebusque, los rasgos morfológicos del animal de tiro y el espacio de uso

en que se prevé será habitualmente empleado. En caso de recurrir a la comprar como modalidad de adquisición, cuando lo que está en juego es un caballo la información de referencia relativa al animal y al vendedor es central; en algunos casos, incluso, si no hay “confianza” entre ambas partes la transacción es impensable. Estos son sólo algunos ejemplos que permiten advertir la amplitud y variedad de saberes y habilidades relativos al sistema sociotécnico rurbano. A los cuales hay que sumar los conocimientos referidos al desarrollo de las actividades de rebusque, tanto en su plano operativo (ejecución de tareas específicas, tales como: recolectar, seleccionar, acondicionar y comercializar residuos) como en su dimensión más social (códigos y acuerdos que regulan la convivencia entre pares y las relaciones con los “otros”, sean estos “clientes”, agentes modernos y/o el resto de la ciudadanía), así como aquellas informaciones requeridas para realizar trámites y/o acceder a beneficios formales directa o indirectamente destinados a los carreros (por ejemplo, sistemas de becas, subsidios, planes de vacunación, entre otras acciones en parte contempladas dentro del PRU u otros programas sociales del área de referencia).

En este sentido, entonces, a pesar de que la mayoría de los casos consultados poseen un mínimo de capital escolar, en general tienen un cúmulo de saberes y habilidades consuetudinarios que resultan centrales en sus estrategias de subsistencia¹⁸⁹.

¹⁸⁹ En la mayoría de los casos consultados el nivel de escolaridad alcanza el primario incompleto, registrándose también situaciones de analfabetismo, especialmente en aquellos entrevistados de mayor edad. En un artículo titulado “El Programa de Recuperadores Urbanos de Residuos. En un informe desde la intervención municipal” (2009), se advertía que sobre un total de 369 familias dedicadas al cirujeo -consultadas en el marco de un diagnóstico realizado en 2004/2005- el 56% de la población adulta se caracteriza por tener primario incompleto, evidenciándose una mayor deserción al sistema educativo por parte de personas de sexo masculino. Es de destacar que del total de la población el 9% nunca asistió al sistema educativo formal aunque el 67% manifestaba saber leer y escribir. Si en particular se considera la alfabetización, hay un 67 por ciento que declaraba saber leer y escribir, un 1 % solo sabe leer y entre los que no leen y escriben hay un 19 por ciento. “*Cifra por cierto alarmante si se considera que a nivel nacional el analfabetismo promedio es diez veces menor*” (2009:271).

Un muy reciente censo de hogares con carreros de la ciudad de Río Cuarto destaca la significativa presencia del analfabetismo que alcanza a un 12,1 % de los integrantes de estas unidades domésticas, o sea a casi una de cada ocho personas. Un procesamiento preliminar de los datos de este relevamiento a cargo del equipo “Comunicación y Rurbanidad” de la UNRC y realizado a pedido del municipio local, muestra que entre los 1478 sujetos relevados en 377 hogares con recolectores informales de residuos había en el primer semestre de 2014 unos 179 casos de personas mayores de 12 años que reconocían su incapacidad para la lectura. (Carniglia, E. y otros, 2012, *Comunicación y rurbanidad. Formas y expresiones situadas*, Programa de Investigación, Río Cuarto, SECyT-UNRC).

Saberes y oralidad. Saberes que circulan, relaciones sociales que se tejen

Trasmitidos de manera oral como parte de los procesos de socialización cotidianos, los saberes y habilidades rurbanos son parte constitutiva de la memoria rurbana (Kenbel, 2013). Se encuentran dispersos en el entorno inmediato, las redes familiares, sociales y comunitarias. La oralidad -cuya presencia y permanencia se entrelaza con la cultura letrada y audiovisual- es el principal soporte mediante el cual se recrean y comparten los saberes rurbanos. Vista desde los sistemas expertos, la oralidad y su intrínseca sabiduría es siempre confundida y reducida a mero analfabetismo. Puesta en boca de los actores rurbanos, es el habla que expresa un modo de vida híbrido; una experiencia cultural primaria que permite recrear saberes y habilidades, compartir informaciones, intercambiar un sinnúmero de bienes y servicios; des-tejer, en última instancia, una sociabilidad característica, un denso y complejo entramado de redes de intercambios recíprocos (Lomnitz, 1978) y ayuda mutua (Ramos, 1984) que resultan cruciales e indispensables en la supervivencia diaria.

En todos los casos se reconocen al menos tres grandes fuentes de enseñanza-aprendizaje: a) la “*herencia familiar*” por medio de la cual abuelos, padres y/o hermanos comparten con los más jóvenes (niños y adolescentes) relatos y experiencias relativos al saber y hacer rurbanos; b) las *experiencias laborales previas* que incluyen ocupaciones en el medio rural, labores de venta ambulante de guano y pasto en la ciudad y la histórica realización de actividades de rebusque, labores todas que implican el empleo “desde siempre” de la tracción a sangre como medio fundamental de vida; c) el *entorno inmediato* es otra fuente frecuentemente mencionada entre quienes poseen menor “antigüedad” en el oficio. Vecinos, amigos y/o parientes operan como “formadores” ocasionales que a partir de mínimas instrucciones permiten afrontar situaciones de desempleo y reinventar una ocupación para “rebuscarse la vida”.

En todos los casos, no obstante, se alude a trayectorias vitales atravesadas por la *precariedad y la pobreza*. Un estado casi permanente de necesidad que lejos de inmovilizar, produce esa “incomodidad creadora” de la que habla Milton Santos (2000). Una adaptación creativa, un re-busque permanente que condicionado mas no determinado, da cuenta de la tenacidad rurbana y su inagotable capacidad de

reinventar, recrear y rebuscarse la vida para hacer frente a una racionalidad moderna acotada, siempre excluyente. *“Uno no tiene estudio pero tiene viveza. Uno aprende en la calle, en la necesidad. A los golpes, a la bartola te vas haciendo. Así me ido criando. La suerte me acompaña y el entusiasmo de conseguir, de tener algo. Por eso uno es como que inventa y todo lo hace uno. No es que seamos sonsos, nos damos cuenta de todo...”*, nos decía el Gringo (2008) en alusión a esa histórica condición de necesidad que “a los golpes” le fue enseñando a reciclar la vida.

Natalia tiene 18 años, prácticamente “nació en el carro”. De su bisabuela primero, de su abuela y su madre después aprendió todo lo que hay que saber para cirujear, tener caballos y manejar un carro. Pero la transmisión generacional no termina allí, es ella quien le enseña a su hermano los secretos del oficio. Día a día, Natalia y Carlos realizan entre dos y tres “recorridos” recolectando lo que otros tiran. Ella lleva las riendas; su hermano es “acompañante”¹⁹⁰. *“Siempre andábamos con mi bisabuela y mi hermano el más grande y salíamos a las verdulerías. Y bueno, después empecé a salir con una amiga. Alzábamos, alzábamos [...] éramos chiquitos 11, 12 años habremos tenido y sabíamos traer al carro lleno de cartón. Después empezó a salir el Carlos conmigo y bueno, yo le fui enseñando de chiquito a él. Y mira ahora andamos pa’ todos lados juntos...”* (Natalia, 2008).

La figura del “acompañante”, importa resaltar, tiene un lugar central en las estrategias de rebusque. En primer lugar, denota el carácter grupal general de la actividad. Como ya hemos advertido, los recorridos son realizados entre dos o más personas mientras que el proceso general de recolección, clasificación y acopio involucra a toda la unidad doméstica, incluidos los más pequeños. Dicha figura tiene además una importancia central en los procesos de enseñanza-aprendizaje puesto que, en general, el acompañante además de “ayudante” es aprendiz. Durante los viajes en carros se comparten y transmiten saberes, experiencias y valores vinculados al oficio. Se aprende a manejar las riendas, se conoce al animal y se identifican sus mañas, se ensayan gestos y se asimilan las reglas y códigos que rigen las interacciones con los

¹⁹⁰ “Acompañante” se llama a la persona que asiste al conductor del carromato y muchas veces coincide con la figura del aprendiz, es decir quien en ese momento está siendo formado en los gajes del oficio.

pares y los otros (clientes, transeúntes, automovilistas, agentes de tránsito, etc.). “Se comparte y se va hablando de la vida, así en general”, dice Pepe, quien -antes de tener el zoótropo- acostumbraba llevar a sus hijos en el carro. “No es que me gustara hacerlos trabajar como dicen muchos, lo que pasa que me habían dejado la escuela. Y acá no hay cosas para los jóvenes, tampoco hay trabajo para ellos. Yo prefiero que me acompañen en el carro y que no anden todo el día en la calle. Está mala la calle acá, hay mucho peligro. Mucha droga; está bravo el barrio éste¹⁹¹. Entonces bueno, me los llevaba conmigo y de paso ellos ya van aprendiendo el trabajo y el día de mañana ya tienen su trabajito, su rebusque [...] ahora con la moto no se puede. Pero el de 15 siguió, ahora sale con la vecina de la esquina. Todas las mañanas salen en el carro y ahí se mantiene ocupado hasta que empiecen la escuela...” (Pepe, 2012). Como Pepe, otros padres deciden llevar a sus hijos en el carro para evitar que “agarran la calle”. Los viajes en carro además de una estrategia de contención, representan un importante momento en los procesos de socialización, pues permiten compartir y transmitir el “saber hacer” y los secretos del oficio. Ya de niños, junto a sus padres o hermanos, los “acompañantes” aprenden las indicaciones y las enseñanzas de las técnicas más generales y básicas sobre el oficio, así como los conocimientos específicos de la actividad (por ejemplo, los precios y venta de materiales, la formación de comportamientos adecuados, etc.).

Vanesa forma parte de la cuarta generación de carreros de la familia Cuello. “...es como que viene de herencia, de familia y mi marido también. El padre de él tiene caballos y toda la vida se criaron así, entonces es como que lo compartís” (2008). En

¹⁹¹ Pepe, como otros de los carreros entrevistados, fue relocalizado hace seis años. La situación de los jóvenes en el nuevo barrio es una de las principales preocupaciones de los vecinos consultados. Deserción escolar, desocupación, falta de organizaciones y proyectos contenedores, sumado al flagelo creciente de las drogas y los problemas de violencia interbarrial entre distintos grupos de jóvenes, son temas recurrentes entre los padres consultados. Frente a este cuadro de necesidades y problemas irresueltos, la mayoría de los padres opta por llevar a sus hijos consigo, ya sea a trabajar en tareas de albañilería y/o actividades de rebusque (extracción y venta de áridos, cirujeo, etc.) como una alternativa para evitar que estén en la calle, expuestos a peligros y/o actividades ilícitas. Para la consideración de testimonios sobre los impactos que el proceso de relocalización referenciado ha tenido sobre la cotidianidad de los carreros puede consultarse el video documental “En los confines del mundo”, realizado en el marco del trabajo de campo del presente estudio (Galimberti y González Martínez 2013. Equipo de investigación “Comunicación y Rurbanidad”. Depto. de Ciencias de la Comunicación. UNRC). Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=I9R8INUImh8> (En anexo digital se adjunta copia de la producción audiovisual).

la actualidad, esta joven se rebusca la vida cirujeando junto a su pequeño hijo. El niño, con apenas 3 años, cuando no acompaña a su madre en los recorridos diarios, juega a domar potrillos junto a sus primos. “*De a poquito va aprendiendo*”, dice la “Vane” mientras descarga el carro y se dispone a clasificar.

En general, los niños empiezan a participar en las prácticas del oficio desde muy temprano. Cuando son pequeños y sus edades varían entre los cinco y siete años, lo hacen en la vivienda, seleccionando los materiales y acopiándolos en bolsas o “atados”, aunque es frecuente también encontrar a los mismos en los carros acompañando a sus padres y/o hermanos mayores. En estos casos, se sitúan como “acompañantes”, aprendices y ayudantes. Colaboran con la búsqueda de bolsas y cartones o cuidan el carro mientras los mayores buscan a pie. A partir de los 11 años aproximadamente los varones y en algunos casos las mujeres (es más frecuente en varones, aunque se registran casos como el de Natalia) ya “toman las riendas” del carro. Esto es, asumen la conducción del vehículo y realizan los recorridos con sus madres o hermanos menores, dependiendo las trayectorias escolares y la situación económica de la familia. Con 11 años recién cumplidos, el Emi (hermano de Vanesa) realiza los recorridos matutinos acompañado por algún vecino o amigo. Al regresar, descarga el carro y vuelve al centro. Va a llevar a sus hermanas más pequeñas al jardín. Almuerza y se prepara para ir a la escuela. Está cursando 5° grado. “*No sé hasta cuando me va ir a la escuela*”, dice en tono resignado su madre.

Entre las distintas fuentes de enseñanza-aprendizaje, la “herencia familia” es la modalidad que goza mayor reconocimiento. “*No es lo mismo cuando te has criado en esto*”, advierte Oscar. Pues quien se formó de niño en los artes y secretos del oficio, detenta un estatus relativamente superior respecto de aquellos que recién de grandes montaron un caballo o ensillaron un carro. “*La chica mía agarra los caballos y anda de lindo, hasta parece un hombre por la destreza que tiene [...] en cambio mis sobrinas, no. Siempre tienen miedo y salen solamente de acompañantes. No es lo mismo criarse en esto...*” (Oscar, 2008).

Mientras charlábamos con Guatón, frente a su casa pasó un carrero vecino. Al observarlo, Don Pereyra se indignó. “*Eso es ser ignorante*” nos dice. “*Mira cómo va sentado de delantero, ves que va apoyado adelante del carro el tipo, bueno así lo*

golpea todo al caballo. El carro tiene que ir bien balanceadito y para eso usted se tiene que sentar bien. Tampoco muy trasero, o sea tirado pa' tras porque si no le hace mal al barriguero y se sobaquean todos los caballos, se lastiman...". El uso desmedido, el maltrato y "la ignorancia" (ausencia de conocimientos específicos relativos a la salud, alimentación y manutención de los equinos) son factores que se asocian a la falta de "herencia familiar" y antecedentes laborales vinculados al uso y cuidado del caballo. *"Ud. tiene que saber antes de agarrar un caballo [...] será que uno está criado así. Mi padre era muy cuidadoso con los animales y bueno él nos enseñó a todos igual porque mis hermanos también son iguales",* dice Guatón (2008).

Las experiencias laborales camperas y los linajes familiares vinculados al ámbito rural validan y legitiman de manera especial los saberes y haceres de quienes los detentan. "Conocedores" indiscutibles, voces rurbanas "autorizadas", los carreros "de cepa" son fuentes obligadas de consulta ante la compra de un animal o una intervención quirúrgica. Son también quienes haciendo uso de su experticia, encuentran importantes rebusques complementarios vinculados a la prestación de servicios (por ejemplo, domesticar, herrar, desvasar, castrar, entre otras actividades específicas y relativas al cuidado de la salud animal). En este sentido, los conocimientos y experticia rurbana -cuya posesión desigual depende de las trayectorias vitales y laborales particulares- no sólo operan como principios de distinción y diferenciación al interior del grupo, sino que también son comúnmente empleados en la realización de changas extras. La prestación de servicios a terceros y la autoproducción y venta de equinos son los principales rebusques asociados. Así, además de su utilidad práctica inmediata, los saberes rurbanos también permiten desarrollar rebusques complementarios.

Hace ya algunos años Guatón compró su actual yegua. *"Me gustó porque era grande y buena pa' trabajar, pero estaba medio bichoca".* Haciendo uso de las erudiciones heredadas de su padre y sus experiencias laborales en el medio rural, con paciencia Guatón la fue curando y recuperando. *"...y después ella me tuvo un potrillo y después otro y entonces de ahí la idea mía, que todos los años me diera un potrillito. Terminaba de criar uno, ahí nomás nacía el otro. Y así ella nos dio doce*

caballos. Primero fue el Octubre, después el Tronco. Después nació el Macaye, después nació la Primavera. Después nació la Alazanita y así. Todo con ella y el Pancho que fue el padre de algunos” (2008). Los mismos “saberes” que le permitieron curar a su ruana alazana, posteriormente también le sirvieron para criar y amasar los potrillos. Si eran hembras las conservaba, si eran machos los vendía y así el “negocio” continuaba. Marcelo también se dedica a recuperar e intercambiar animales. *“Menos la petiza [su yegua “clasuda”] y el pony, los demás caballitos pasan [...] compro animalitos flacos, los compongo y después hago negocio. Los vendo o los cambeo siempre intentando sacarles algunas moneditas arriba o por alguna otra cosa que haga falta acá en las casas...”* (2008).

Aprendidos durante la niñez y en el seno de la familia, ese conjunto amplio y variado de saberes y habilidades hacen que las ocupaciones y sistemas sociotécnicos sean vivenciados como una continuidad natural y lógica de las estrategias de subsistencia desplegadas antaño por sus antepasados. *“Para mí siempre fue el cirujeo y en el futuro seguirán ellos. Lo que es él [un niño de 10 años] decile que vas a vender el caballo y nooo, le gustan muchísimo los animales. Supongo que vendrá por nosotros. Yo tenía 5 años y ya salía con mis padres y mis abuelos todos tenían caballos. La familia de mi marido también. Y ya ves, de herencia venimos y así seguiremos con los caballos”*, nos comenta Rosa (2008) al calor del brasero y unos mates dulcísimos de por medio. *“Si no estudia que sea domador”* dice Juan mirando de reojo al “Tato”, su hijo de 10 años. Mientras su padre repara el carro, el Tato junto a otros niños juega a domar un caballo vecino. *“En lugar de una bicicleta prefirieron que Papá Noel les trajera un pony”* dice orgulloso Marcelo. *“Tenés que verlos, lo hacen galopar de lindo. Juegan carreritas con el vecino. Todo el día arriba del pony [...] No, si acá todos le hacemos a los caballos”* (2008).

Saberes híbridos, situados y prácticos

Basados en la experiencia y la práctica; compartidos intergeneracionalmente y recreados a la luz de los tiempos contemporáneos, los saberes rurbanos entremezclan elementos cognitivos, procedimentales y afectivos. Así, ante la pregunta ¿Cómo fue que aprendiste acerca de los caballos, de los carros, del cirujeo...? Marcelo nos

comentaba lo siguiente: “...*todo al lado de mi papá. Toda la vida tuvimos carro y caballos, nos criamos con él ahí. Herrar, tuser, curar los animales, armar un carro, arreglarlo. Todo lo que sé, todo lo aprendí de él. Si te gusta, teniendo voluntad y preguntando aprendes ahí nomás. Y bueno yo he sido criado en esto, yo aprendí de mi padre y mis hijos de mí. Esto viene de herencia*” (2008). En su respuesta, el “Came” como le dicen los amigos, deja entrever algunas cuestiones significativas a la luz de la tensión que nos convoca. En primer lugar, da cuenta de un proceso de transmisión intergeneracional que, en su caso, ya va por la tercera generación de carreros. Asimismo, su enumeración desordenada de saberes y habilidades, expresa la variedad y heterogeneidad que los caracteriza. Junto a los contenidos cognitivos y procedimentales, Marcelo menciona explícitamente elementos afectivos y emocionales. “*Entusiasmo*”, “*gusto*”, “*apego*”, “*curiosidad*”, “*motivación*” y “*ganas de aprender*” son aspectos que se repiten en todos los casos. Condiciones que acompañan las transmisiones intergeneracionales, facilitan la apropiación de los saberes y habilidades consuetudinaria y dan cuenta de un proceso que entremezcla asimilación y apasionamiento. La afectividad, entonces, tiene un lugar muy importante. Pues lo que se comparte es mucho más que un contenido o procedimiento abstracto; es ante todo, una parte muy importante de la memoria familiar y comunitaria: el oficio de carrero. “*Es algo que se lleva en la sangre, que se hereda de familia. Miré que he tenido otros trabajos, pero nunca, nunca dejé el carro. Toda mi vida. Es algo que se siente, no sé bien cómo explicarle*” (Guatón, 2008). Es quizá aquello que Bermúdez (2006) denomina “ser carreros”: una configuración identitaria que los identifica, los contiene y los hace dignos de respeto; que los diferencia, los aleja de los estigmas asociados a la pertenencia a una “villa” y de las vinculaciones a la delincuencia.

En este sentido, podemos decir que a contracorriente del pensamiento científico dualista que opone lo inteligible a lo sensible, la razón a la imaginación; el “saber hacer” rurbano se configura en y desde las coexistencias e hibridaciones. Su carácter híbrido (García Canclini, 1997) trasciende las relaciones de oposición, en favor de una interpenetración de elementos aparentemente dispares. Así, la sabiduría y experticia rurbana tiende a yuxtaponer razón y subjetividad, necesidad y

contingencia, precisión e incertidumbre, previsibilidad e improvisación, trabajo y ocio. Mixturas y mezclas devaluadas y despreciadas por los sistemas expertos que, obedientes a la racionalidad científica, ven allí sólo caos e involución, curiosidad y vulgaridad, lo irracional por excelencia.

El carácter híbrido de los saberes rurbanos, residuales e inservibles a la instrumentalidad tecnológica moderna, se expresa también y de manera paradigmática en su tendencia a integrarse y fusionarse con los conocimientos expertos especializados a su alcance. La atención de la salud animal es quizá un claro ejemplo de esta disposición rurbana a la apertura e integración de conocimientos y aportes diversos. Así, por ejemplo, cuando el estado de salud de un animal se agrava y los saberes y recursos propios ya no alcanzan se acude a los colegas más diestros y se consulta también a los veterinarios de confianza¹⁹². El “Pirata”, uno de los caballos de Juan, ha sufrido cólicos en más de una ocasión¹⁹³. Cuando los episodios han sido más severos, Juan ha realizado “interconsultas” entre los vecinos “más duchos” y los médicos veterinarios de confianza. Medicaciones recetadas y purgas a base de mate cocido, leche y jabón han sido los tratamientos mixtos más efectivos. Dos o tres veces al año, Guatón vacuna a sus animales. Compra las dosis en la veterinaria y él mismo se las aplica. *“Los curo yo, tengo todo lo que preciso en las casas. Yo les pongo las inyecciones, voy a la veterinaria y consulto. Les pido un frasco para el moquillo [Trae el botiquín y me muestra]. Esta es la Prometina que sirve para los perros, éste es para los caballos. Todo trae su prospecto, entonces mi señora caza los anteojos y me lee. Ahí dice cuántos centímetros van por kilo. No, si en esto nos arreglamos nosotros nomás...”* (2008).

¹⁹² Todos los carreros tienen médicos veterinarios de “confianza” a quienes consultan y/o compran los medicamento e insumos necesarios para el mantenimiento de sus equinos. La mayoría de los casos también ha utilizado el servicio de Hospital de Clínica de Grandes Animales que ofrece la UNRC por intermedio de la carrera de Medicina Veterinaria. En general, los entrevistados valoran ampliamente esta iniciativa de la casa de altos estudios local. Asimismo, celebran y esperan se extienda el radio de intervención del proyecto que, impulsado por la misma unidad académica, realiza intervenciones en terreno (particularmente en uno de los barrios que registra mayor cantidad de carreros) relativas al cuidado de la salubridad de los animales (En anexo digital se adjunta copia del Proyecto “Cuidado de la salubridad de los caballos del B° Oncativo” y sus respectivos informes de avance).

¹⁹³ Los cólicos o “trancas” generalmente se producen por ingesta de nylon (bolsas) u otros elementos nocivos que forman parte de los materiales recolectados en las actividades de cirujeo, presentes en los patios de las viviendas y en los microbasurales de los entornos barriales (Galimberti, 2008).

Así, mediante la combinación de saberes y prácticas consuetudinarias y especializadas los actores rurbanos entremezclan modernidad y arcaísmo. Pues la combinación de prácticas de salud científicas y tradicionales -ir al “doctor” y recurrir a los vecinos con más experticia- representa una manera de aprovechar los recursos de ambas “medicinas veterinarias”. Desde sus puntos de vista, ambas modalidades son complementarias; funcionan como repertorios de recursos a partir de los cuales efectúan transacciones entre los saberes expertos y consuetudinarios. Mediante esta combinatoria, los actores rurbanos revelan una concepción más flexible, abierta a integrar y entremezclar los más diversos aportes a fin de resolver sus problemas prácticos concretos, en este caso vinculados a la salubridad de sus equinos. Tendencia que es confirmada por un equipo de médicos veterinarios de la UNRC quienes destacan *“el claro interés de los carreros por recibir asesoramiento e información, con el fin de mejorar la situación general de sus caballos”* (2011)¹⁹⁴.

Las estrategias de enseñanza-aprendizaje comúnmente empleadas son fundamentalmente grupales y contextualizadas, pues -como ya vimos- los aprendizajes siempre acontecen con otros en el marco de múltiples situaciones cotidianas. El proceso de aprendizaje exige, en general, una observación atenta y detallada, una cuota de afectividad y gusto por aquello que se desea aprender, una escucha profunda y un hacer/experimentar permanente. Así, mientras la vida vivida y los relatos orales de los más viejos proveen la formación, es la propia práctica la que permite la apropiación.

En términos generales, los saberes rurbanos relativos tanto a las actividades como a los sistemas sociotécnicos específicos son conocimientos empíricos, concretos y prácticos que conjugan ejercicios manuales e intelectuales y se inscriben en la

¹⁹⁴ Hacemos referencia a los informes del Proyecto “Cuidado de salubridad de los caballos del barrio Oncativo” ya mencionado. En dicho documento también se señala -contra las apreciaciones que comúnmente circulan en la opinión pública- que de los casi 80 equinos controlados en su totalidad presentan una condición corporal y salubridad evaluada como “muy bueno” o “excelente”. *“En su totalidad, se encuentran adecuadamente desvasados y herrados y todos se encuentran resguardados con capas protectoras [...] Un aspecto importante a destacar es el buen trato de los dueños para con los caballos, situación que se pudo percibir claramente al momento de encerrar a los animales para realizar diferentes maniobras como el fichado de los mismos, toma de muestras coprológicas, desparasitaciones y revisiones clínicas, actividades que se han desarrollado siempre conjuntamente con los dueños de los caballos”* (2011:5).

cotidianeidad, en el aquí y ahora del entorno inmediato. Más operativos que intelectuales, los saberes rurbanos remiten a una capacidad y una destreza antes que conocimientos y procedimientos abstractos y formales. Pues, no sólo implican un proceso de asimilación sino que también y fundamentalmente suponen la posibilidad concreta de emplear dichos aprendizajes. En este sentido, son las expresiones de una actividad práctica, situada, con una historia y un devenir fuertemente inscripto en las condiciones concretas de existencia. Esto es, un cúmulo de conocimientos que funciona a través de un conjunto de prácticas, antes que mediante un sistema formal de conocimientos expertos con pretensiones de universalidad y libre de inscripciones contextuales. Improvisación, inventiva, ingenio, reciclado y recreación son algunas de las lógicas rurbanas que, circunscriptas a sus contextos sociohistóricos culturales específicos y puestas al servicio de la supervivencia grupal, emergen como “experimentos de vida” (Escobar, 2000). Recreados en las prácticas cotidianas e inscriptos en las condiciones concretas de existencia, los saberes rurbanos promueven acciones -relativas al desarrollo de las actividades y los sistemas sociotécnico- que aun reconociendo cierta sistematicidad y regularidad, admiten la improvisación y el ejercicio creativo por parte de los actores rurbanos.

Heredados, situados e híbridos, operatorios y concretos, los saberes rurbanos se manifiestan en la práctica y en los objetos antes que en el discurso. Adquiridos precozmente en la niñez, estos saberes y habilidades poco racionalizados -dirá Simondon (2007)- se aprenden y se poseen en virtud de una impregnación habitual muy profunda. Son parte de las rutinas y forman parte de los hábitos y costumbres. A decir del autor, se trata de una “ciencia” que está a nivel de las representaciones sensoriales y cualitativas, muy cerca de los caracteres concretos de la materia. Frente a los objetos técnicos productos de esta sapiencia, el hombre vivencia una profunda complicidad, pues en algún punto forma parte de su naturaleza viviente. Su saber y su hacer implican una participación profunda que conlleva una especie de fraternidad con aquello se re-crea permanentemente (Simondon, 2007).

Es ese vínculo, ese plus de sentido que excede la mera instrumentalidad, lo que quizá explica porque los actores rurbanos en muchas ocasiones se resisten a comercializar y/o remplazar sus carros y caballos por otros medios. Soportes de la

memoria rurbana (Kenbel, 2013), piezas fundamentales del patrimonio familiar los carromatos y caballos son historia, presente y futuro. Objetos biográficos por excelencia (Morín, 1971), pues a diferencia de las tecnologías modernas que se desgastan y exigen su permanente sustitución, carro y caballo permanecen amalgamados a sus dueños. Son cristalizaciones de sus saberes y habilidades ancestrales, tienen las huellas y las marcas del diario vivir. “*Este era el carro de mi finado padre*”, dice Guatón en referencia a su carro de ya casi 30 años. “*El rojito [un carro de metro] era la locura de mi señora. Siempre prolijito, era su carrito de desfile*”, comenta Don Marcos¹⁹⁵. “*Esta vagoneta es puro sacrificio y entusiasmo por tener algo*”, expresa el Gringo antes de empezar a narrar las peripecias y anécdotas que encierran cada una de la piezas que conforman su actual carromato. Autoconstruidos o heredados, sea cual sea su procedencia en los tres casos los carromatos son mucho más que un medio de transporte. Testimonios de sus trayectorias vitales, los carromatos actualizan recuerdos, anécdotas y añoranzas; son testimonio de sus esfuerzos, llevan las marcas de un “gestual corporal” que promueve una relación que, más allá de lo meramente instrumental, es fundamentalmente simbólica (Baudrillard, 1969).

Don Marcos recibió un zoótropo, pero jamás pensó en dejar su carromato tracción animal. Al respecto nos comentaba: “*El carro es mi vida, toda mi vida fue el carro y el caballo. Es una cosa que uno lo lleva en la sangre. Así no me hubiesen dado la moto, yo sigo siempre con el carro, no lo dejo, nunca se me cruzó esa idea. Yo sé cómo se trabaja, lo conozco desde siempre, todo lo conozco*” (2012). Además del indudable valor simbólico, Don Marcos alude también a la importancia crucial de los saberes rurbanos asociados a la posesión y manutención de los sistemas sociotécnico que devienen “inservibles” frente al zoótropo. A diferencia del carromato tracción animal, enraizado e indisolublemente ligado al modo de vida rurbano, la motocarga

¹⁹⁵ Junto a su señora, hijos, nueras y nietos año tras año, Don Marcos desfilan en el “Encuentro Nacional del Gaucho” organizada por la Sociedad Rural de la ciudad. Como ellos, muchas familias de carreros -algunas pertenecientes a agrupaciones gauchas, otras de manera independiente- participan activamente de las actividades previstas en el evento, que en 2013 concretó su 38° edición. Destrezas, jineteada, peñas, danzas, marchas a caballo y el tradicional desfile del gaucho, son algunas de las atracciones más celebradas. Los carreros consultados, en general se trasladan con sus carromatos y caballos hasta el predio de la Rural, acampan allí los tres días que dura el encuentro.

es según propone un dicho popular *“un sapo de otro pozo”*. *“Usted calcule qué puedo hacer yo con una motoneta de esas. Yo no entiendo nada de motores [...] Es lo mismo que a un abogado Ud. le da un caballo para que lo cuide y lo amanse, no lo va a entender. Bueno es lo mismo”*, sostiene Guatón (2008).

Como veremos a continuación, los saberes rurbanos, sus procesos de re-creación y socialización serán invisibilizados por los tecnólogos y técnicos expertos responsables del diseño e implementación del zoótropo y sus dispositivos adjuntos. Pues, como advertíamos en el capítulo precedente, el móvil urbano ha sido concebido y producido bajo los dictámenes exclusivos de la racionalidad científica, sin consideración de los relatos y experiencias rurbanas. Tendencia univoca y excluyente que se refuerza mediante una serie de dispositivos disciplinarios orientados a regular las prácticas de manutención y los patrones de uso del nuevo móvil urbano, a la vez que intenta ser garantizada mediante la legislación urbana que regula la presencia y permanencia de zoótropo en la ciudad. Pues, al igual que el conocimiento experto que lo pergeñó, las normativas oficiales obedecen a una lógica científico-racional en línea con la racionalidad formal cognitiva-instrumental dominante.

El ejercicio de invisibilización que sostiene el proceso de racionalización que se busca imponer, no tardará en suscitar controversias y tensiones. Pues, una vez puesto en uso, los sesgos e inadecuaciones formales inscriptos en el zoótropo y sus dispositivos serán desmentidos y problematizados. Desde sus condiciones de existencia, los actores rurbanos intentarán redimir las inadecuaciones del nuevo móvil urbano desplegando procesos de resignificación tecnológicas tendientes a readecuar el vehículo a sus necesidades y lógicas cotidianas. El personal actuante del PRU, por su parte, no conforme con dichas prácticas rurbanas, las descalificará y ocultará a fin de sostener la validez de su propuesta sociotécnica y su legítima experticia profesional. Intentará resguardar la primacía “incuestionable” de los sistemas expertos, sus capacidades y la fiabilidad en ellos depositada. Pues los relatos y prácticas rurbanas, al evidenciar las inadecuaciones formales y ensayar soluciones sociotécnicas alternativas, problematizan dicha primacía; cuestionan la omnipotencia del saber experto a la vez que rehúyen del esquema de dependencia por estos planteado.

2.2 Conocimientos y procedimientos expertos. Resplandor, crecimiento y superación

En términos generales, la concepción e implementación de los zoótropos respondió mayoritariamente a los mandatos y prescripciones del código sociotécnico dominante que, instrumentalizado por los ingenieros y técnicos responsables, sedimentó en la configuración técnico material, pero también en los dispositivos adjuntos los valores e intereses urbano modernos dominantes. Así, la racionalidad moderna instrumentalizada en este caso por los sistemas expertos operó sobre la configuración técnico material del zoótropo privilegiando determinadas características y prestaciones (por ejemplo, automatización de algunas funciones, velocidad, univocidad instrumental, uso restringido a una sola persona, etc.) en desmérito de todos aquellos principios ajenos a la dinámica mercantil y al proyecto moderno en general. Los dispositivos orientados a regular las acciones de mantenimientos y los patrones de uso previstos para el móvil urbano, reforzaron dicha dominancia. Pues mediante cursos de capacitación, manuales y protocolos de uso buscaron imponer un sistema de acción igualmente racional y técnico, tendiente a reducir y/o eliminar cualquier margen de intervención no previsto.

Producido por y promotor de la racionalidad científico técnica que lo pergeñó, tanto a nivel técnico como simbólico el zoótropo resulta funcional a los objetivos de “ordenamiento, optimización y regulación” de las actividades de rebusque impulsados desde el PRU. Pues visto desde el discurso oficial, permitiría controlar y disciplinar el “desorden” que actualiza la irrupción de los carromatos tracción animal en el micro centro de una ciudad moderna; posibilitando, en última instancia, mantener y reforzar la legitimidad del orden urbano vigente.

Como decíamos en las primeras líneas de este capítulo, la ciencia y la tecnología se naturalizan y deviene parte del escenario elemental de la sociedad moderna y su cultura. En este marco, los sistemas expertos se imponen como criterio máximo de verdad. Frente a su primacía, toda manifestación y/o expresión no científica es acusada de pura especulación, invalidada e invisibilizada. Pues siendo un modelo global, la racionalidad científica es también un modelo totalitario, en la medida que

niega el carácter racional a todas las formas de conocimiento que no se adecuan a sus principios y reglas.

“La ingeniería nos da respuestas para la vida. No sólo acerca de por qué funcionan y cómo, sino que también nos dice qué cosas se podrían hacer para que la vida sea mejor y para superar la prehistoria, obviamente”, sostenía el Dir. del Instituto L. Da Vinci (2012) dando cuenta de la confianza y el optimismo depositados en los sistemas expertos. Desde su perspectiva, los sistemas expertos son medio y fin de las transformaciones positivas y superadoras que se buscan instituir. Pues, no sólo dictaminan el cómo y el qué, sino que fundamentalmente prefiguraran el para qué, un fin último que comienza y termina en el proceso de modernización que se busca imponer.

En consonancia con los planteos del Ingeniero, sus representaciones respecto de los sistemas expertos, la fiabilidad y el optimismo en ellos depositados, los técnicos a cargo del PRU reproducen sin pausa los marcos de interpretación y acción provistos por la ciencia moderna. En ese marco, la decisión de delegar el diseño y construcción del zoótropo a un pequeño grupo de técnicos expertos “autorizados” en la materia, sin consideración de los actores rurbanos, es una obviedad que no requiere ser siquiera problematizada. Aceptada la supremacía de los sistemas expertos, en tanto principales organizadores del entorno material y social moderno, se presupone entonces que los saberes y procedimientos científico técnicos son los insumos básicos y necesarios para crear un sistema sociotécnico superior, seguro, eficaz y productivo capaz de redimir los problemas ocasionados por la presencia y permanencia de los carromatos tracción animal en la ciudad.

Conocimiento científico técnico. Rigor y desencantamiento

“Nosotros empezamos a pensar el proyecto y resolvimos pensarlo desde un móvil tecnológico que mejore la calidad de vida. A partir de ahí con Gustavo que es otro de los artífices de la moto, una mano especializada que es capaz de transformar un hierro en algo bonito, y otros técnicos más llegamos a la concepción del primer

prototipo”, recordaba Pedruzzi (2012) en una entrevista con un medio local¹⁹⁶. Concebido exclusivamente por los técnicos expertos, el diseño y producción de los distintos prototipos de zoótropos (tanto el diseño original, como el que finalmente se implementó), además de responder a factores políticos coyunturales e intereses económicos particulares, privilegió el empleo de conocimiento experto ajeno a los usuarios-beneficiarios y subutilizó el conocimiento sociotécnico rural históricamente acumulado. En este sentido, entonces, apoyados en su experticia profesional, los técnicos expertos apelaron a un aparato conceptual sistemático y riguroso constituido por conocimientos formales, abstractos y universales. Sobre esta base, desplegaron un proceso intelectual y técnico consciente, previamente planificado y ejecutado según un método sistemático, y anticipatorio hecho de cálculos y mediciones, ajustes y previsiones, controles y testeos tendientes a generar un instrumento estandarizado y técnicamente eficaz. Así, los conocimientos y procedimientos empleados en el diseño del zoótrofo y sus dispositivos adjuntos fueron fundamentalmente formales y abstractos, desencantados y tristes (Santos, 2003). El rigor científico, obsesionado por la cuantificación y la exactitud de los cálculos, la precisión de las mediciones y las generalizaciones abstractas, omitió y desestimó la consideración de requerimientos y adecuaciones específicas y acordes a las condiciones concretas de existencia de los actores rurales, beneficiarios directos del vehículo. A diferencia del saber hacer rural que se despliega en proximidad y continuidad con el objeto, al punto tal de establecer con éste una relación biográfica, simultáneamente instrumental y simbólica; el conocimiento científico que guió la construcción del zoótrofo mantuvo una distancia infranqueable entre actor rural y el artefacto a él destinado. En ese marco, la calculabilidad, eficiencia, control y la consideración de criterios abstractos y universales fueron los únicos criterios válidos. La multiplicidad y la heterogeneidad que caracterizan los patrones de uso rurales, la sociabilidad grupal y comunitaria característica, así como los requerimientos sociotécnicos específicos a las actividades de rebusque fueron sistemáticamente negados. Pues se consideran criterios ajenos a la realidad técnica del artefacto y su

¹⁹⁶ Hacemos referencia a la entrevista realizada en el marco del programa televisivo local “El acelerador” que emite el canal de señal abierta de Río Cuarto (Canal 13) con fecha al 29/09/12.

intencionalidad productiva y simbólica acorde a los principios urbanos modernos dominantes.

Frente a la primacía de los sistemas expertos, portadores de saberes/verdad, los saberes rurbanos son descalificados e invisibilizados. *“Los carreros no participaron en ese proceso, sólo creo que les consultaron a algunos así al boleo sobre los refuerzos para el chasis. Esa fue la gran participación y el gran aporte que se les permitió realizar respecto del vehículo”* comentaba el técnico mecánico del PRU (2012). Enemiga del buen orden y la pulcritud, la sabiduría rurbana no es considerada una alternativa válida. Su riqueza no puede ser medida, validada, objetivada y generalizada como lo exige la ciencia positivista. Todo aquello que no pueda ser descrito como regularidad, que no pueda ser sometido al más estricto control y que, por tanto, atente y ponga en peligro el orden y las dicotomías que sostienen la primacía de la razón, será concebido como desvío y anomalía, caos. En este marco, la experticia rurbana -mezcla de modernidad y tradición, razón y emoción, entre otras tantas yuxtaposiciones- no conforme a la razón, ni sometida a sus leyes, está potencialmente en su contra. O se transforma en función de los parámetros prescriptos o se elimina; en ambos casos se supera.

“Ellos no le preguntaron a los carreros antes de hacer esa moto, el peso que cargamos, los viajes que hacemos. Entonces ellos lo hicieron a su manera sin preguntar cómo les parecía y ahora esto no nos sirve”, sostiene Pepe (2012), quien tiene un zoótropo hace dos años. Inhabilitado e invalidado, el actor rurbano, su experticia y sabiduría serán los grandes ausentes. La resonancia de los éxitos del trasvase tecnológico terminará ocultando, como deja entrever Pepe, los límites cualitativos de la comprensión de la realidad que los impulsó y los sesgos formales que indefectiblemente conlleva la consecuente intervención tecnológica. Pues, el sistema sociotécnico resultante se configuró como un modelo estándar desligado de las condiciones concretas de uso, las características físicas y sociales del ambiente y las necesidades puntuales de los sujetos destinatarios. Es un sistema sociotécnico urbano para actores rurbanos, cuyas inadecuaciones y desfasajes -resultantes de los sesgos inscriptos en la génesis misma de la propuesta y actualizados lamentablemente en todas y cada una de las decisiones posteriores- no tardarán en manifestarse. Sin

embargo, lejos de ser reconocidas las “debilidades” del zoótropo -como comúnmente las llaman los técnicos del PRU- fueron, de principio a fin, sistemáticamente negadas.

En ese marco, desde la génesis misma del proyecto, la motocarga Motomel 150 será presentada públicamente por los responsables del PRU como una unidad “especialmente” ajustada a las labores de los carreros, capaz de desplegar un proceso de optimización productiva y mejorar la calidad de vida general de los actores urbanos. Así, por ejemplo, la mayoría de las repercusiones en la prensa local y provincial destacan el carácter “singular” y “novedoso” de los móviles urbanos “especialmente diseñados para los cartoneros” que permitirían “poner fin a los peligrosos carros tracción a sangre”¹⁹⁷.

Las “debilidades mecánicas” e inadecuación sociotécnicas brillan por su ausencia. Su invisibilización es significativa y estratégica. Garantiza la continuidad de la propuesta, a la vez que sostiene y refuerza la confianza y el optimismo depositados en los sistemas expertos implicados. El discurso oficial, por tanto, exalta las bondades y promesas inscriptas en el nuevo móvil urbano. Sin embargo, en ese mismo discurso esconde o arrincona como imposturas descabelladas o inviables, los desajustes y las debilidades de su propuesta sociotécnica. Frenos innecesarios al progreso y consecuencias irracionales menores frente al resplandor inapelable de la tecnología, las debilidades serán negadas a la vez que se exaltarán los beneficios y bondades del nuevo móvil urbano. La tecnología emerge, entonces, como “la” solución; su adopción antes que una opción deviene en una obligación (Cabrera, 2006). Un imperativo asociado a cierto sentimiento de deber. Pues cuestionar o resistir su adopción es comportarse como los adoptantes rezagados que describiera Rogers, quienes adversos al cambio, eran acusados de sostener conductas irracionales y

¹⁹⁷ A modo de ejemplo, especialmente ilustrativos pueden constarse las ediciones del diario cordobés La Voz del Interior (“Harán vehículos especiales para cartoneros” 16/07/2007); Puntal (“Río Cuarto: a fin de año circularán las primeas motocargas para cartoneros” 03/09/2006; “Entregarán 5 motos recolectoras a cartoneros para eliminar carros” 05/02/2010; “Entregan 10 zoótropos nuevos a cartoneros” 18/11/2010). Importa recordar que el carácter “novedoso” de este vehículo es incorrecto puesto que las motocargas son fabricadas y comercializadas desde hace años en distintas partes del mundo y por diferentes empresas dedicadas al rubro de los motovehículos. En la actualidad, este tipo de vehículos es común en muchos países sin que se les llame “zoótropos” ni que se consideren especialmente dirigidos a recuperadores urbanos, sino que se presentan y emplean como instrumentos de cargas múltiples.

conservadoras tendientes a obstaculizar anhelado avance tecnológico (Hegedus, Cimadevilla y Thornton, 2008).

3. Zoótropo y dispositivos in-disciplinados. Inadecuaciones formales y reappropriaciones rurbanas negadas

Como advertíamos al inicio de este capítulo, el zoótropo conlleva una serie de dispositivos orientados a instaurar, en última instancia, una subjetividad renovada: la figura del recuperador urbano de residuos o zootropero, cuya presentación y desenvolvimiento público se corresponde al ideal ciudadano moderno que busca imponerse sobre la imagen, obsoleta y devaluada, del “carrero”.

Los dispositivos de disciplinamiento adjuntos determinan quienes pueden ser “reconvertidos” y quienes quedarán indefectiblemente excluidos del PRU. Funcionan, decimos, como tamices de inclusión/exclusión. Una vez concretado el trasvase tecnológico, dichos dispositivos buscan regular los márgenes de acción de los adjudicatarios, limitando y ajustando los patrones de uso y manutención en conformidad con la racionalidad del artefacto.

Las inadecuaciones y desajustes sociotécnicos inscriptos en el zoótropo son sistemáticamente invisibilizados. Los dispositivos adjuntos refuerzan el predominio del saber-hacer experto y la consiguiente descalificación de las prácticas de reinención y readecuación tecnológicas desplegadas por los actores rurbanos. Pese a los esfuerzos por controlar y regular los procesos de apropiación rurbana, las prescripciones y normativas que buscan imponerse, en especial aquellas referidas al uso y reparación del zoótropo, deviene impracticables y/o están sujetas a una realización siempre parcial y contradictoria.

La cotidianeidad rurbana se alza y yuxtapone indefectiblemente a la racionalidad del instrumento. Es la indisciplina de un acontecer vital contingente que se sobrepone a la rigidez de la tecnología moderna y sus prescripciones formales. Es la praxis inventiva que se despliega dentro y fuera de los límites impuestos y que se expresa en una práctica mecánica de bricolage y un patrón de uso múltiple y grupal.

3.1 El zoótropo y sus dispositivos. Tamices de inclusión/exclusión

Todo sistema sociotécnico -ya sea que se trate del zoótropo o del carromato tracción animal- se configura como un complejo entramado de actos y artefactos (Thomas, 2008), un sistemas de objetos y un sistemas de acciones o prácticas (Baudrillard, 1969; Santos, 2000) que conforman un todo intrínsecamente vinculado. El manual de propietario¹⁹⁸, el protocolo de uso¹⁹⁹ y los cursos de formación²⁰⁰ se presentan como soportes del saber experto que acompañan el trasvase tecnológico afín de instaurar un sistema de acciones acorde a la racionalidad del sistema de objetos que se busca implantar. Dichos dispositivos, que calificamos de “disciplinarios” dado su carácter regulador y normalizador, buscan controlar y ordenar la conducta de los actores rurbanos en lo que respecta al uso y manutención de los nuevos móviles urbanos y el desarrollo general de sus actividades laborales. Para ello, los dispositivos mencionados prescriben un conjunto amplio de normas y reglas que fijan un modelo de comportamiento esperado, acorde al código técnico dominante y la legislación urbana vigente. Buscan forjar, en última instancia, la

¹⁹⁸ El “Manual de propietario” es un documento escrito que se entrega junto al vehículo. Ha sido diseñado por la empresa a cargo de su ensamblaje y se presenta como una “guía para la conducción y mantenimiento básico”. En general, para uno u otro conjunto de operaciones se prescriben series de acciones limitadas a un gestual de control y revisión. Así por ej. se estipula el tipo de combustible a utilizar, los repuestos y piezas que deberán ser controlados y sustituidos al cabo de un tiempo previsto; los talleres y concesionarios donde tendrán que realizarse los services exigidos. Asimismo, se brindan indicaciones precisas para la puesta en marcha del vehículo, el control y cambio de aceite del motor, las revisiones relativas a los frenos, etc. (En anexo digital se adjunta copia de dicho documento).

¹⁹⁹ El “Protocolo de uso del zoótropo” es un documento interno del PRU que se entrega a los beneficiarios del móvil urbano. Ha sido confeccionado siguiendo los lineamientos del comodato que regula su adjudicación, las prescripciones del “Manual de propietario de las Motocargo”, los dictámenes de la póliza de seguro y las disposiciones legales vigentes que regulan el uso de motovehículos en la ciudad. Entre sus contenidos, el protocolo incluye cuestiones relativas a los “aspectos mecánicos del vehículo” y “obligaciones de los recuperadores urbanos” relativos a la conducción y manutención del zoótropo (En anexo digital se adjunta copia de dicho documento).

²⁰⁰ Los cursos de capacitación destinados a los beneficiarios del zoótropo pueden dividirse en: a) capacitaciones relativas al uso y manejo del zoótropo: curso, evaluación y entrega de carnet de conducir oficial. Esta instancia estuvo a cargo del Edecom quien prestó sus servicios habituales de formación destinada a la obtención de la licencia de conducir. b) capacitación en mecánica ligera, a cargo del Instituto Leonardo Da Vinci. El objetivo de la formación “*es que los participantes adquieran los conocimientos y habilidades necesarias para el mantenimiento general de los móviles*” (Dir. del Instituto L. Da Vinci, 2011). Se realizaron 6 encuentros de 2hs. cada uno, en la sede del Taller mecánico del PRU. c) ciclo de capacitación relativo al desarrollo de las actividades de cirujeo, que incluyó charlas sobre manipulación de residuos, selección y condicionamiento de materiales reciclables; prevención de accidentes; cuidado de la salud; cuidado y protección del medio ambiente; importancia del reciclado como fuente de trabajo; comercialización, entre otros (PRU, 2005).

emergencia de una subjetividad nueva y distinta: la figura del “recuperador urbano” o “zootropero” más próxima al “ciudadano moderno” que desde el Estado y con especial resonancia desde los medios de comunicación, busca imponerse sobre la devaluada imagen del “carrero”²⁰¹. La categoría de “recuperadores urbanos” es una denominación que surge desde el Estado, en particular del PRU, y que es especialmente retomada por los medios de comunicación, en un intento por “civilizarlos” o “purificarlos” ante la opinión pública. Es la subjetividad deseada y a la que apuntan los procesos de la formalización e institucionalización que se intentan desplegar mediante del trasvase tecnológico y los dispositivos de disciplinamiento asociados.

Los dispositivos mencionados si bien operan mayoritariamente una vez entregados los vehículos, lo hacen también al inicio del proyecto determinando quienes pueden participar y quiénes no. Así, quienes revisten un significativo nivel de institucionalización (participación en el ciclo de formación previsto dentro del PRU, afiliación a otros programas municipales, etc.) pueden aspirar a poseer un zoótropo. Al contrario, quienes jamás han participado de las actividades del PRU o propuestas institucionales similares quedan excluidos sin excepción. Respecto de unos y otros, la Coordinadora del PRU comentaba lo siguiente: “...*nosotros llamamos informalmente los ‘legales’ a los que están registrados y legitimados por el programa porque han hecho los cursos, están formados y tienen el carnet habilitante; los que no han cumplido ninguno de estos requisitos, están por fuera del programa y serían los ‘ilegales’ que a veces viene y nos piden ser considerados dentro de las entregas del zoótropo...*” (2012).

Los casos de Doña Elsa y Javier ilustran el funcionamiento de estos dispositivos como tamices de inclusión/exclusión dentro del PRU. “*Doña Elsa es una mujer ya viejita que está sola con el hijo. Es enferma, operada de las caderas. Ella precisa ayuda, pero no le quisieron dar la moto porque no había ido a los cursos y porque dijeron que podría ser que el hijo podía llegar a salir a robar con el zoótropo. El*

²⁰¹ Importa destacar que las categorías “recuperador urbano” no han sido comúnmente utilizadas por los entrevistados, al igual que las de “reciclador” o “cartonero”. En general, ellos se autodefinen como “carreros” y emplean las categorías de cartonero, ciruja, areneros o changarines cuando se refieren al tipo de actividad de rebusque que definen como principal ocupación.

chico estuvo preso, pero hace diez años atrás. Con los otros vecinos nos quejamos ¿cómo no le van a ayudar? es injusto ¿o no?”, comentaba Rita (2012). Javier tiene 20 años y es hijo de carreros. “Cuando se enteró que estaban entregando las motos se entusiasmó lindo”, comenta su padre mientras nos muestra una foto de su hijo “montado al zoótropo”. “Hacía un tiempo había nacido su bebé. Estaba buscando independizarse y la moto le venía de diez. Por ahora nos turnamos para usar el carro y el caballo míos, pero no va ser siempre así [...] finalmente no se la dieron”, agrega y se queda en silencio. “No pasó los teóricos el pobre chico”, recuerda Pepe (2012). A continuación nos explica: “Lo que pasa que había algunos compañeros que sabían leer y escribir muy poquito y bueno ese chico pobre no pudo pasar los exámenes escritos. Maneja muy bien, pero le costaba mucho los teóricos que le dicen. Decían que tenía problemas de aprendizaje, no sé, pero quedó afuera pobre chico con el entusiasmo que tenía...”. Al respecto, la Coordinadora del PRU comentaba: “Él estaba chocho, hasta había contratado un fotógrafo para sacarse una foto con la moto y todo, pero no, es una persona con limitaciones cognitivas, además de haber tenido una adicción al alcohol que si bien jamás consumió mientras manejaba, no logró pasar los exámenes...” (2012).

Los casos de Doña Elsa y Javier además de evidenciar un déficit educativo preocupante -no atendido ni considerado dentro de las estrategias de intervención del PRU²⁰²-; simultáneamente dejan entrever la centralidad que asumen los sistemas expertos dentro de la propuesta, ya sea que se instrumentalicen a través de los dispositivos sociotécnicos y/o por medio de los marcos normativos jurídicos que rigen la convivencia ciudadana. Sin entrar en las especificidades de uno y otro discurso, pero reconociendo que ambos se asientan y configuran en y desde la racionalidad

²⁰² Como advirtiéramos en las primeras páginas de este capítulo, un diagnóstico realizado por el PRU en 2004/2005 y un censo reciente de familias abocadas al cirujeo en la ciudad de Río Cuarto, muestran un déficit educativo muy importante en el sector. Dicho déficit se manifiesta y actualiza toda vez que los carreros son convocados a realizar cursos de formación y capacitación específicos, impidiendo y obstaculizando los procesos de aprendizaje, problematizando el acceso a otros beneficios contemplados dentro del PRU e imposibilitando el ejercicio pleno de sus derechos. Pese a reconocer este déficit y sus cifras “alarmantes”, las líneas de intervención de la política pública no incluyen un plan de alfabetización y/o alguna línea de intervención con similares características. La única actividad vinculada a lo educativo, es el acompañamiento en la gestión de becas para hijos de carreros que hayan solicitado explícitamente dicho “beneficio”.

cognitiva instrumental, nos importa resaltar como desde ambos discursos se establece una frontera infranqueable que termina dictaminando la irremediable condición de inadmisibilidad de Doña Elsa y Javier. Ambos casos escapan a las definiciones normalizadas e impuestas por el saber y la ley respectivamente; están situados fuera de los límites impuesto por la racionalidad cognitiva-instrumental que por intermedio de la ciencia establece el buen orden de todas las cosas, que el derecho formal está llamado a resguardar. En ambos casos, la argumentación técnica y legal es implacable: no es lo suficientemente apto, no pasó el examen; es propenso a las adicciones y a delinquir, es probable que reincida. En este marco, tanto Elsa como Javier representan los atributos de la ignorancia y la incultura; las malas prácticas y barbarismos que se buscan erradicar. Alejados abismalmente de la subjetividad moderna que se busca forjar, no admiten ser incluidos quedando irreversiblemente recluidos al ámbito de la ilegalidad, el barbarismo y demás categorías que remiten al otro siempre negado y excluido del orden moderno vigente.

“El proyecto educativo para transformar a los cartoneros en recicladores urbanos es la base sustentadora del proyecto productivo porque transforma su cultura del tratamiento de los residuos y amplía sus capacidades humanas posibilitando la inclusión social”, sostiene el Dir. del Instituto L. Da Vinci (2012) en referencia a las instancias de capacitación que acompañan el trasvase tecnológico²⁰³. Estos dispositivos que en términos del Ingeniero apuntan a brindar una *“formación profesional, tecnológica y humana”*, prevén un disciplinamiento del cuerpo (postura corporal, presentación pública, higiene y buen vestir) y del comportamiento tanto técnico como social (relativo al desarrollo de las actividades y del sistema sociotécnico específico) afín de instruir a los actores urbanos en conocimientos, capacidades, hábitos y valores, modelos culturales y estilos de vida que les permitan asumir el rol “productivo” y “disciplinado” requerido por el PRU y exigido por la sociedad urbana moderna.

Mediante estos dispositivos, asentados fundamentalmente en la escritura y en exposiciones orales a cargo de actores expertos respaldados por el ejercicio de una

²⁰³ Nos referimos a la nota “Una alternativa para formar recicladores urbanos” publicada en el periódico El Diario de la ciudad de Paraná (21/08/11).

profesión o función pública instituida, se busca entonces disciplinar, normalizar y sujetar el comportamiento de los actores urbanos afín de ajustarlo al modelo de “recuperador urbano” deseado. La adopción del zoótropo y el sistema de acciones metódicas y racionales a él asociadas, la imposición de una estética y un estilo sociotécnico, modales y gustos ajustados a las normas ciudadanas, permitirían alcanzar dicha empresa. El trasvase de tecnología y conocimientos posibilitaría el restablecimiento del orden negado y/o perturbado por la irrupción de la condición de vida urbana, a la vez que impulsaría el proceso de modernización deseado.

3.2 Inadecuaciones formales invisibilizadas, apropiaciones urbanas descalificadas

Ahora bien, del conjunto de dispositivos que acompañan la adopción del zoótropo, importa detenernos en aquellos directamente vinculados al sistema sociotécnico. Materializados en distintos soportes, estos dispositivos prescriben un conjunto finito y ordenado de acciones previstas y necesarias para operar el funcionamiento y mantenimiento del nuevo móvil urbano. Hacemos referencia al manual de propietario, el protocolo de uso y los distintos cursos de capacitación que dictaminan el patrón y las condiciones bajo las cuales debe usarse el zoótropo, así como aquellas indicaciones referidas a las tareas de manutención y reparación necesarias. Los dispositivos referenciados funcionan, entonces, como soportes del saber experto, formales y legítimos, que orientan la acción prescribiendo una secuencia y un arreglo de medios/fines para el logro de un objetivo predefinido.

Diseñado y construido por los sistemas expertos, el zoótropo reclama un conjunto de saberes y procedimientos igualmente racionales. Los dispositivos que acompañan el trasvase tecnológico intentan moldear y reglamentar, en última instancia, el margen de acción de los usuarios, limitando y ajustando sus intervenciones en conformidad con la racionalidad del artefacto, a la vez que eliminando y/o reduciendo sus márgenes de acción libre, contingente y espontánea. Así, por ejemplo, además de dictaminar una univocidad instrumental exclusivamente laboral (circunscriptas a las tareas de “cartoneo”); el zoótropo también impone un uso individual (técnica y legalmente admite ser empleado por una sola persona, sin excepción) y exige un

control técnico y mecánico que sólo puede ser realizado por expertos habilitados en la materia.

En este sentido, a diferencia del carromato tracción a sangre -adherido biográficamente y supeditado a su creador- el zoótrolo se configura como un objeto protocolar (Morín, 1971). Su protocolo de irrupción en la vida cotidiana del actor urbano, no prevé ninguna posibilidad de sincronía entre ambos. Es un objeto protocolar en tanto es externo y relativamente ajeno a sus valores e intereses; lógicas, necesidad y gustos que estructuran el diario vivir urbano, su entorno material y social. A diferencia del objeto biográfico, pasará sin pena ni gloria por la vida de los actores urbanos, sin dejar mayores rastros ni recuerdos y será fácilmente desechado: *“cuando no sirva más, lo venderemos como chatarra”, “cuando ya no entreguen más motos, volveremos al carro como siempre”* coinciden los entrevistados. Imbuido de artificialidad el zoótrolo no refleja sus labores y sacrificios; no tienen valor histórico ni sentimental. Es una máquina, una mercancía que se rige por los progresos científicos y culturales de un mundo en permanente aceleración.

Frente al zoótrolo, el actor urbano deviene en un mero usuario. Un espectador lego que precisa un mínimo de información especializada para ensayar una aproximación. Poco le sirven sus saberes y habilidades consuetudinarias. El entorno inmediato, la memoria recreada vía la oralidad, los procesos de enseñanza y aprendizajes transmitidos de generación en generación que le permitieron aprehender el oficio y las destrezas y experticias necesarias para crear los carromatos y domesticar los equinos, devienen inservibles a la racionalidad tecnológica que tiende a ver allí meros elementos “arcaicos” (Williams, 2009). Pues, como toda tecnología moderna el móvil urbano admite ser usado y significado dentro de los límites que él mismo impone; conlleva un sistema de acciones prácticamente sin misterios donde cada gesto y cada resultado han sido previstos, con el fin de asegurar su intencionalidad mercantil y simbólica moderna.

Para ser utilizado o reparado el nuevo móvil urbano impone un sistema de acciones que prescribe los pasos a seguir, los cuales responden a la misma lógica abstracta que guió su proceso de producción y que ahora, una vez terminado, exige al usuario una manera igualmente racional de pensar y proceder. Se impone así, un

sistema de acciones codificadas, normalizadas y precedidas por la razón formalizada (Santos, 2000). El esquema de relación previsto, tal como vimos en el capítulo precedente, es fundamentalmente práctico, instrumental y pragmático. Acciones técnicamente calculadas, sistemáticas y universales, movidas por una racionalidad obediente a la razón del instrumento, suscitan un cambio importante a nivel del gestual humano implicado y las respectivas simbiosis entre el sujeto y el objeto. Mientras que en la condición de vida rurbana, prevalece un “gestual del esfuerzo” (la domesticación del caballo, por ejemplo, exige un dominio fundamentalmente muscular y animado); la irrupción del zoótropo reclama un “gestual de control” que más que una práctica neuromuscular requiere un ejercicio de vigilancia cerebro-sensorial (Baudrillard, 1969).

En ese marco, los manuales y cursos de capacitación se configuran como los principales dispositivos para adquirir el baraje de conocimientos mínimos que permitirá emplear el nuevo móvil urbano. Como advirtiera Ellul (1960) la técnica moderna conlleva siempre sus propias reglas de juego, a través de las cuales busca fijar una manera de servirse de ella. El sistema de acciones que se impone excluye la meditación y ahuyenta toda forma de espontaneidad e inventiva. Esto es, tiende a reducir y/o eliminar toda variabilidad y elasticidad humana, pues ante la tecnología moderna el hombre emerge como fuente de error e imprecisión. Sólo el cálculo preciso y razonado de los tecnólogos, inherente a los sistemas expertos dominantes, es admitido como válido. Los saberes y habilidades de los actores rurbanos, sus resignificaciones, reinenciones y demás gestos de reapropiación serán desalentados y negados. A priori mediante disposiciones técnico mecánicas específicas (por ejemplo, la automatización de algunas de sus funciones) y a posteriori, por medio de normativas habilitantes y prohibitivas tendientes a fijar un patrón de uso e intervención específicos (manifiestas, por caso, en los protocolos y manuales de uso del vehículo, la instancias de evaluación y seguimiento a cargo de los técnicos del PRU, etc.)

Forma y expresión del saber experto dominante, el zoótropo es racionalidad en estado puro. Concebido para ejercer una función precisa, mediante una intencionalidad científica y técnicamente producida puesta al servicio de una funcionalidad mercantil y simbólica circumscripita al proyecto moderno, el nuevo

móvil urbano busca imponer allí donde se sitúa la racionalidad instrumental que lo pergeño. Los dispositivos que lo acompañan, afines a los sistemas expertos, sedimentan y vuelven rutina la primacía de una acción racional, en tanto acción instrumental sobre la acción simbólica (Santos, 2000).

A continuación, entonces, nos adentramos en el análisis de la aplicación concreta de algunos de los dispositivos sociotécnicos que acompañan el trasvase del zoótropo. Recuperamos especialmente aquellos orientados al mantenimiento y reparación del nuevo móvil urbano (curso de mecánica ligera y controles específicos) y aquellos otros destinados a establecer patrones de uso autorizados (protocolo de uso interno del PRU y normativa general que regula el empleo de motovehículos en la ciudad). Ambos dispositivos, veremos, suscitan controversias a nivel de los saberes, la sociabilidad y los usos comúnmente desplegados sobre los sistemas sociotécnicos en el marco de la cotidianeidad rurbana. Controversias que remiten, en última instancia, a tensiones más generales entre las distintas racionalidades en juego.

Estas tensiones y desajustes sociotécnicos, suscitados a raíz de la puesta en uso concreta del zoótropo, responden -como ya hemos venido señalando- a la negación y no consideración de los saberes y experiencias rurbanas a lo largo del proceso de intervención. Pues, como ya advirtiéramos, la producción técnico científica que subyace al zoótropo y la decisión política de producirlo en función de criterios puramente técnicos y expertos sin consideración de los actores rurbanos, dio como resultado un vehículo descontextualizado sin ningún tipo de inscripción rurbana. Los dispositivos que abonan su adopción refuerzan, a su vez, el predominio de una racionalidad urbana que tanto a nivel técnico como normativo busca imponer un esquema de relación pragmático instrumental que desconoce y niega cualquier indicio de positividad y/o validez sobre el “saber hacer” rurbano, sus maneras recurrentes de recrear y compartir dichas experticias, la sociabilidad que circunscribe esos intercambios y que también atraviesa las formas habituales organizar y dividir el trabajo dentro de las unidades domésticas, entre otras invisibilizaciones que permiten sostener la primacía y la validez de la propuesta modernizadora.

Consultados respecto de las ventajas y desventajas generadas en su cotidianeidad a raíz de la introducción del nuevo móvil urbano, los actores rurbanos reconocen

aspectos positivos y negativos siendo la evaluación general mayoritariamente desfavorable. En todos los casos, la higiene, la agilidad y la comodidad son características altamente valoradas. Facilitan la realización de las tareas y proveen mayor confort al conductor, evitando el nivel de desgaste físico que anteriormente generaban los viajes en carro. Asimismo, se destaca el impacto estético-visual generado por el vehículo que, como ya hemos mencionado, promueve un reconocimiento social distinto que conlleva actitudes de aceptación y disminuye las situaciones de rechazo y/o discriminación comúnmente vivenciadas por los carreros en el microcentro de la ciudad.

Lorena se crió entre carros y caballos. Hasta hace algunos años cirujeaba junto a toda su familia (constituida por sus padres y cuatro hermanos más) mediante el empleo “desde siempre” de carromatos tracción animal. Eran, sin duda, una de las familias mejor organizadas y con mayor cantidad de “clientes” dentro del rubro²⁰⁴. Una serie de sucesos poco felices (la separación de sus padres, la muerte de un hermano, entre otros) desintegraron la unidad familiar. Ella y su madre aún conviven; en la repartición de bienes les fue asignado un carromato con su respectivo caballo y la mitad del recorrido (y los respectivos clientes) que históricamente había realizado la familia. Sin embargo, la manutención del sistema sociotécnico urbano - comúnmente realizada por los hombres- se volvió un problema. Lorena se siente *“muy contenta con la moto”*, su madre aún *“extraña mucho la otra vida, los caballos, el carro”*. *“Es más rápido, más cómodo, más higiénico. Y además cambia la forma en que te ven. La gente te ve de otra manera y lo sentís a eso porque cuando andábamos en carro era como que la gente no se nos acercaba. La moto es más cómoda, haces todo más rápido, es más higiénico, a parte en el carro vos tenés una posición que llega cierto momento que te hace mal la espalda, los brazos tanto*

²⁰⁴ Para conocer la historia de esta familia se puede consultar el video educativo “Carreros, relatos desde el rebusque”, (Programa de Investigación “Comunicación y Rurbanidad” SeCyT-UNRC - PROTI-MCyT Cba. 2010) disponible en YOUTUBE en la siguiente dirección electrónica: <http://www.youtube.com/watch?v=yNSYd6hLZC8> (a la fecha computa 552 reproducciones). En dicha producción audiovisual se incluyen los relatos de Lorena y María, su mamá, recabados durante el periodo 2005/2006 en la ciudad de Río Cuarto, Córdoba (En anexo digital se adjunta copia de la producción audiovisual).

tironear el caballo, cosas que en la moto no. Vos vas cómodo, tranquilo. Yo estoy chocha con mi moto nueva” (Lorena, 2012).

Ahora bien, junto a los beneficios y ventajas los actores rurbanos también señalan múltiples inconvenientes e inadecuaciones entre las cuales y a los fines de este apartado, abordaremos aquellos puntos relativos a la dimensión técnico material del vehículo y los patrones de uso que se buscan imponer.

3.3 Mecánica. Capacitación formal y reapropiación de bricolaje

Ante los ojos de los carreros -algunos de los cuales jamás habían tenido una motocicleta- el zoótrolo, en comparación con el carromato tracción animal, se configura como una suerte de “caja negra” y se convierte en una fuente de alienación (Simondon, 2007). Situado como un mero usuario, ignorante de su funcionamiento y despojado de los conocimientos expertos necesarios, el actor rurbano queda reducido a mero espectador incapaz de operar su mantenimiento y reparación. Su falta de conocimiento específico, refuerza aún más la necesaria fiabilidad en el correcto funcionamiento de la tecnología y en el desempeño profesional de los técnicos expertos a quienes indefectiblemente deberá acudir en caso de desperfecto y/o avería.

“La gente ya no va a poder arreglárselas como antes que juntaban una cosita, arreglan un poco otra y así”, comenta Don Juan mientras clasifica metales. Él quería recibir un zoótrolo, pero se lo denegaron porque no empleaba carromato tracción animal para cirujear. *“Yo sé lo que te digo. Desde hace varios años uso esta motito y aquel carrito”,* señala dando pruebas concretas de su experticia. *“Siempre he tenido alguna motoneta viejita, pero las motos que les han dado a los carreros como ser a Castro [un vecino] son más difíciles de entender. El problema es el motor porque hay que estar regulándole válvulas y para eso tenés que tener un aparato que se llama sonda [...] Después precisas una llave allen que es para sacar las tuerquitas [...] Las motos viejas son más sencilla porque agarras una prusiana y listo, pero el zoótrolo ya es más moderno y requiere otras herramientas y conocimientos, se te complica para arreglarlo solo. Es otra cosa”* (2012). Antonio tiene un zoótrolo y sus relatos confirman las conjeturas de Don Juan. *“Antes era más fácil”* dice notoriamente preocupado. *“Póngale que se le rompía un bolillero Ud. encontraba el repuesto o iba*

a la ferretería, lo compraba y lo ponía acá mismo en la casa. Era como que uno se daba más maña solo, pero la moto ahora no porque Ud. no le puede meter mano tan fácil. Lamentablemente ahora dependemos de los mecánicos y eso trae gastos, Ud. a veces no tienen la plata. Es todo un tema ahora...” (2012).

Como se advierte en las expresiones de los entrevistados, los conocimientos y las herramientas requeridas para diagnosticar e intentar solucionar un problema mecánico ya no están necesariamente disponibles en los entornos inmediatos. A partir de la adopción del zoótropo el carrero, en tanto ignora los principios técnicos que gobiernan su funcionamiento, pasa a depender de los técnicos expertos. Despojado de aquella experticia heredada que le permitía resolver la manutención de su sistema sociotécnico, y hasta realizar “changuitas” ocasionales; el zoótropo lo coloca en un lugar de “no saber” que le exige entrar en una relación de dependencia con los técnicos expertos especialistas en la materia. Desacostumbrados a este patrón de relación, fervientes defensores de la “independencia” relativa que le brinda su trabajo (sin patrón ni horario prefijado), algunos carreros vivenciarán el cambio como un atentado a su libertad y autonomía. Pues, desde el Programa no sólo se les exige acudir al mecánico en caso de desperfectos, sino también asistir a los controles técnicos obligatorios y semanales que se realizan en el Taller.

Ahora bien, las debilidades mecánicas y las inadecuaciones técnico materiales del vehículo fueron las primeras y más evidentes controversias suscitada por el zoótropo en la cotidianeidad rurbana. Crónica de un problema anunciado, más no seriamente considerado. El zoótropo, como toda tecnología moderna, es totalmente indiferente al medio en que se instala pues responde al deseo de instaurar algo completamente nuevo y superior que sustituya y elimine toda huella que remita al pasado (Berman, 1988). Bajo esa lógica, el móvil urbano no consideró nada excepto la búsqueda desenfrenada de beneficios, eficacia y productividad. Esta indiferencia respecto del medio y el modo de vida de los actores rurbanos (al menos aquellos rasgos directamente involucrados en sus actividades laborales) hicieron del zoótropo un vehículo con inadecuaciones formales, resultantes del sesgo cientificista que guió su diseño y producción. Desajustado y poco adecuado para el desarrollo de las

actividades de rebusque, el zoótrolo comenzó a tener averías constantes y gastos de reparación insostenible, situación que puso en jaque el éxito del proyecto.

En este marco, algunos carreros disconformes con el nuevo vehículo e imposibilitados de realizar sus labores, insinuaron que volverían “al carro” pues sus lógicas diarias de subsistencia no admiten “quedar parados”²⁰⁵. Fue así que frente a estos apremios desde el PRU se decidió crear un Taller mecánico y, posteriormente, dictar un curso de mecánica ligera destinado a todos los zootroperos. *“Instalamos un taller mecánico por el problema de la debilidad mecánica de la moto, estábamos gastando mucha plata por moto porque el laburo de los carreros es muy duro y las motos aguantan hasta 400kg. Entonces se les han roto los ejes, diferenciales... hicimos una articulación con el Instituto Leonardo Da Vinci [tenemos un técnico mecánico y un ayudante. Además decidimos dar un curso de mecánica básica”* (Coord. PRU, 2012).

El Taller mecánico es -como lo era en su momento el servicio del Hospital de Clínica de Grandes de la UNRC- una iniciativa altamente valorada y celebrada por los actores rurbanos. Pues les permite resolver los problemas de manutención del vehículo de manera gratuita, sólo absorbiendo los gastos de repuestos. Además, en todos los casos se resalta la “buena predisposición” de los mecánicos, quienes además de reparar las motos, les enseñan y explican personalmente, con “paciencia” y un vocabulario sencillo cuestiones relativas al funcionamiento y mantenimiento del vehículo. *“Vos acá no necesitás un súper mecánico o un tecnólogo que se las sepa a todas. Vos precisas alguien que además de mecánica también quiera y sepa interactuar socialmente con ellos, que haga de tranquilizador, que baje los decibels, que les diga que las roturas no son tan graves, que los entienda y que se ponga en su lugar...”* comenta el técnico mecánico del PRU (2012), quien en más de una ocasión y fuera de su horario de trabajo ha reparado zoótrolos en las viviendas particulares y

²⁰⁵ “Quedar parados” refiere a no poder realizar los recorridos diarios por falta de vehículo u otras razones. Esta situación, crítica desde la perspectiva del carrero, no sólo compromete el volumen de materiales acopiados y comercializados y su correspondiente paga; sino que también implica el riesgo de perder los “clientes” (comercios o particulares) con quienes los carreros tienen acuerdos y compromisos relativos a los días, horarios en que deben retirar los residuos y/o materiales en desuso.

ha reciclado repuestos en su afán de abaratar costos y colaborar con la magra economía rurbana.

“Realizarán curso de capacitación en mecánica ligera” anunciaba un titular del principal diario local en octubre de 2011. Una foto acompañaba la nota: el Dir. del Instituto L. Da Vinci y el Subsecretario de Promoción Social firmando el acuerdo de trabajo marco²⁰⁶. *“Nos dieron un curso de capacitación de mecánica ligera pero no sirvió pa’ mucho”, sostiene Pepe. “Lo daban los ingenieros, todo muy lindo pero explicaban de una forma que ellos hablan muy distinto a nosotros. Ellos abrían los motores y nos querían explicar cómo trabaja un pistón de una sola vez. Son cosas difíciles y además ellos hablan difícil. Te lo explican con los términos de ellos y no común y corriente como hablamos nosotros. Ellos solucionaban todo rápido pero y después...yo solo en mi casa no me animo a tocar eso. Ahí ya precisas saber de motores, otros conocimientos que nosotros no tenemos ¿En menos de 15 días vas a aprender todo eso, yendo dos veces por semana? Yo porque ya algo sabía porque mi cuñado supo tener una moto, entonces está bien, aprendí a cambiar una bugía, pero eso nomás. Pero vos tenés que pensar que hay algunos compañeros como ser Víctor, Castrito o las mujeres nomás que jamás habían agarrado una moto, menos van a darse maña para arreglarla”* (Pepe, 2012).

Como deja entrever Pepe, el encuadre de trabajo que se desplegó durante el curso de capacitación siguió los preceptos de la racionalidad cognitivo-instrumental dominante. Esto es, lejos de plantearse como un espacio taller abierto al diálogo y posibilitante de un “aprender haciendo” que tenga a los actores rurbanos como protagonistas, el curso de formación asumió el clásico esquema extensionista oportunamente cuestionado por Freire (1973) en su ya clásico libro *¿Extensión o comunicación?* En este marco, primó una relación comunicacional asimétrica y autoritaria centrada en los contenidos y preocupada especialmente por los resultados. Los expertos se ubicaron como los protagonistas responsables de la transmisión unidireccional de un conjunto de conocimientos y procedimientos -por ellos evaluados como necesarios- para la realización de operaciones “mínimas” de

²⁰⁶ Hacemos referencia a la nota publicada en el diario Puntal con fecha al 28/10/2011.

manutención del vehículo (por ejemplo, cambio de bujías, control de frenos y aceite, etc.). Mediante una modalidad fundamentalmente expositiva, escasas instancias de práctica y ningún recurso visual y/o gráfico que modelizara los procedimientos y punteara los aspectos más significativos, se dio por concluido el curso. Las planillas de control semanal del estado mecánico del vehículo sirvieron para evaluar los resultados. *“Nos dieron un curso de mecánica pero no sirvió mucho, una por el lenguaje porque algunas cosas le digo la verdad no se entendían, otra que fue muy corto en el tiempo, o sea, le faltó práctica porque a mi ver es algo que uno lo aprende más que escuchando, haciéndolo. Porque bueno en el momento del curso todos sabíamos regular las válvulas, pero pasaron 2 meses y ya nos olvidamos o llegamos a las casas y ya no teníamos las herramientas...porque no es algo que uno está continuamente haciéndolo como el carro que viene de toda la vida”*, comentaba Antonio (2012) en consonancia con Pepe y los demás asistentes.

Además de pasar por alto los niveles de escolaridad del público destinatario, la secuencia de enseñanza/aprendizaje poco o nada tuvo que ver con los procesos de creación y socialización de saberes y destrezas comúnmente empleados en el contexto urbano. No se recuperaron sus conocimientos previos, no se propiciaron instancias de práctica y aplicación concreta; se priorizó un aprendizaje individual, mecánico y repetitivo, en lugar de estimular la pregunta y la apropiación por parte de los actores urbanos, entre otras omisiones y parcialidades. *“Dar un curso, entregar la moto y desentenderse después es tirar una semilla al voleo, que caiga donde caiga [...] Era obvio que le ibas a costar entender y comprender lo que se pretendía dictar en el curso. Ellos saben mucho de un montón de cosas pero yo creo que han aprendido todo eso desde la experiencia, viendo y haciendo no leyendo y escuchando una clase convencional. Se les dio un curso pero el curso pero no estaba pensado para ellos, a sus formas, a su idiosincrasia”* (PT-mecánico PRU, 2012).

Reapropiaciones urbanas. Una práctica técnico mecánica de bricolaje

¿Qué pasó después del curso? ¿Qué hicieron los actores urbanos con los nuevos conocimientos técnicos? En general, fueron las instancias posteriores al curso las que permitieron aprehender algunos saberes necesarios para realizar arreglos mínimos al

móvil urbano. Los encuentros casuales en el Taller mecánico y las charlas e intercambios con los colegas permitieron afianzar algunos conocimientos básicos que hoy les permiten realizar cambios de bujías, aceite y realizar alguno que otro diagnóstico cuando un zoótropo no arranca, hace un ruido “raro”, etc.

La práctica, la prueba y error y la necesidad de repararlos “como sea” cuando el Taller mecánico no tiene disponibilidad²⁰⁷, estimularon la superación de las resistencias iniciales (expresadas, por ejemplo, en el temor ante lo nuevo²⁰⁸) e incentivaron la realización de arreglos, reparaciones ad hoc a cargo de los propios actores urbanos. En términos generales, advertimos que el ejercicio técnico-mecánico de los zootroperos lejos de ser una reproducción literal y lineal de los conocimientos impartidos en el curso (por cierto ininteligibles en su mayoría), se configura como una práctica mecánica de bricolage. Habilidadosos y dueños de una destreza manual muy particular, las intervenciones técnico-mecánicas de los carreros se asemeja a las prácticas inventivas desplegadas por los “primitivos de la técnica”, esos inventores populares retratados por Sarlo en su libro “La imaginación técnica” (1992). Pues como aquéllos, los carreros desarrollan una actividad a mitad de camino entre las prescripciones y la propia creatividad, reutilizando y combinando materiales y saberes preexistente y entremezclándolos con los más variados aportes y recursos. En ese marco, yuxtaponen los conocimientos expertos con sus destrezas de antaño, herramientas disponibles y materiales reciclados. Saberes expertos y consuetudinarios, recreados al calor de sus condiciones materiales de existencia dan como resultado una destreza mecánica híbrida y unos resultados siempre precarios. Saberes mixtos que se recrean en el diálogo con los colegas y los técnicos mecánicos a disposición, y que se perfeccionan en el hacer concreto -hecho de prueba y error-

²⁰⁷ Cabe recordar que dado que las averías de los zoótropos fueron inmediatas y recurrentes, el Taller mecánico con sus dos técnicos a cargo estuvo colmado de trabajo en muy poco tiempo. En general, las gravedades de las averías requerían que los vehículos quedaran en observación y reparación por algunos días. Los zootroperos debían sacar turnos y esperar varios días y en algunos casos hasta semanas completas antes de poder volver a usarlos.

²⁰⁸ Algunos entrevistados comentaban que sentían “miedo” y “temor” de intervenir mecánicamente los nuevos móviles urbanos, pues jamás había reparado un motovehículo y temían ocasionar aún más desperfectos o generar explosiones que atentaran contra sus propias vidas. El desconocimiento respecto del funcionamiento del motor, los múltiples cableados relativos al encendido eléctrico y luminarias generales son algunos de los aspectos más mencionados en este sentido.

dan forma a una práctica mecánica inacabada, imperfecta, siempre “aproximativa” (Sarlo, 1992).

Paralelamente a las prácticas mecánicas de bricolaje, también se ahondaron las irregularidades técnico-mecánicas de los vehículos en circulación, pues sujetos a la lógica del “día a día” que les impide “quedar parados”, al momento de las entrevistas algunos zoótropos circulaban con serios problemas de frenos y luminarias, entre otros inconvenientes. Pepe intentó reparar su motocarga pero no lo consiguió. Reconoce que tiene que ir al taller mecánico pero teme que su moto vaya a quedar “internada”, (dice, como si del caballo se tratara). Los frenos le fallan hace un año y las luminarias ya no funcionan. No tiene el Seguro al día, tampoco los impuestos. Él sabe que su moto está “irregular”, sabe que corre riesgo de tener un accidente y/o ser sancionado por infringir la ley²⁰⁹. *“Ojalá que no me la vayan a retener porque a mí mi carro ya no me sirve más, ha estado mucho tiempo parado. Tendría que armar todo de nuevo, se me ha roto el pobre. Mira si me quedo sin moto, me muero. No hay moto de repuesto en el Taller. La está usando la Marcela [otra beneficiaria del zoótrofo y vecina de Pepe]. Ella hace un montón que tiene la moto parada, le sale como \$800 el arreglo y no tiene la plata. Yo estoy esperando que deje la de repuesto para poder llevar la mía y hacerle las luces. Yo hace más de un año que ando sin freno y ahora tengo problemas con las luces, pero no puedo ir y dejarla ¿con qué salgo a trabajar? Cuando salgo siempre pienso ojalá que no me pase nada en la calle. Ahí en el taller los chicos te atienden bien, le ponen voluntad pero una cosa no quita la otra. Estas motos no andan bien para el trabajo nuestro. Se te rompen de la nada y es muy difícil dar con los repuestos, todo es plata y eso es lo que falta acá...”* (Pepe, 2012).

Pepe no es el único; al momento de las entrevistas al menos la mitad de los zootroperos compartían idénticas condiciones de inseguridad/ilegalidad. El personal

²⁰⁹ Dadas las condiciones técnico-mecánicas y legales de su zoótrofo, Pepe estaría infringiendo las prescripciones de los dispositivos sociotécnicos que acompañan al vehículo así como algunas de las ordenaciones estipuladas por el Código de Tránsito de la ciudad. Respecto de éste último, recuperamos algunos de los artículos que estarían siendo incumplidos. Por caso, el art. 38 que establece que todos los vehículos que circulen por la vía pública deberán estar dotados como mínimo de sistema de iluminación y rueda de auxilio; Art. 45 que establece la realización de controles e inspecciones mecánicas periódicas obligatorias; Art. 46: que exige contar con el Seguro y los impuestos al motovehículo al día, entre otros. Además de estar en falta respecto del protocolo de uso interno del PRU y las exigencias oportunamente señaladas en el Manual de Propietario de la motocarga.

actuante del PRU sabía de todas y cada de estas situaciones. Puertas adentro reconocía el estado de irregularidad e ilegalidad en que circulaban algunas motos, y el margen de riesgo, inseguridad y peligrosidad que ello implica. Un margen de riesgo igual o superior a las imputaciones originalmente asociadas al carromato tracción animal y que motivaron su reemplazo por zoótrofo, “seguros y en regla”. En este caso, no obstante, ese nivel de contingencia, indeterminación e irregularidad ya no se inscribe en el sistema sociotécnico, sino que se le atribuye al conductor. Esto es, el discurso oficial a la vez que niega y oculta las irregularidades e inadecuaciones del nuevo móvil urbano, acusa al excarrero de inadapto, descuidado e irresponsable.

Así, mediante un nuevo ejercicio de invisibilización exime a la tecnología moderna y sus dispositivos de cuestionamiento alguno y vuelve a cargar las faltas, desajustes sobre el actor rurbano. Concomitantemente, descalifica las prácticas de reapropiación rurbanas. Pues, no sólo evidencian los posibles desperfectos e inadecuaciones del zoótrofo, sino que expresan también la experticia creativa, híbrida y relativamente autónoma del actor rurbano quien sortea la consulta a los profesionales, eludiendo el esquema de dependencia y el nivel de fiabilidad exigido para con los sistemas expertos.

“A veces pienso que el curso de mecánica ligera también fue contraproducente porque si se abrió el taller mecánico para que ellos vinieran acá, para qué les dieron un curso de mecánica para que ellos le metan mano en su casa. Entonces tenés casos como el de Víctor que se cree que es Marquitos Di Palma. Viene cuando quiere y le mete mano a la moto. Y como él, ahora empezas a ver casos que con una tenaza quieren abrir una llave que es de precisión y rompen todo...” (2012), comenta el mecánico a cargo del taller descalificando e invalidando las intervenciones rurbanas.

Estimulados y acicateados por los problemas prácticos cotidianos ante que por reflexiones técnicas abstractas e intenciones de perfectibilidad creciente, los actores rurbanos recrean los esquemas cognitivos y procedimentales, tanto propios como ajenos, desde y a partir de la experiencia cotidiana siempre ligada a supervivencia diaria. En ese marco, recuperan sólo parcialmente los criterios técnicos y saberes expertos, a los cuales contraponen sus sabidurías y experticias consuetudinarias, dando como resultado saberes y haceres híbridos. Una práctica técnico-mecánica de

bricolaje que, trascendiendo las inadecuaciones formales y los sesgos cientificistas inscriptos en el zoótropo, da cuenta de un proceso de reapropiación y readecuación de aquello que ha sido dado y/o impuesto a las propias condiciones de existencia. Un ejercicio de integración y combinación de saberes, haceres y materiales variados que niegan la validez de las matrices binarias que sostienen la primacía de los criterios expertos, en favor de la integración e interpenetración de elementos aparentemente dispares.

Martillos, prusianas y tenazas son sus principales herramientas; añadidos, empastes, remiendos y soluciones transitorias los procedimientos habituales; CD's que imitan luminarias, chapas y tarimas que refuerzan la caja; alambres, hilos, sogas; tachos, ganchos, palos de escobas y un sinfín de elementos reciclados conforman los materiales de estas prácticas mecánicas de bricolaje. Mezclas de saberes, herramientas, procedimientos y materiales “residuales”, en términos de Raymond Williams (2009), que amenazan con sus reminiscencias pasadas e impurezas, la precisión técnica y la estética moderna del móvil urbano.

Cristalización de los saberes expertos, el diseño técnicamente calculado, previsible y estandarizado del zoótropo se ve amenazado. Desde el Estado, en consonancia con los sistemas expertos, los arreglos y materiales empleados por los carreros son normalmente calificados como rudimentarios, feos, sucios, ordinarios y vulgares. El estado del vehículo, sostienen los técnicos profesionales, “representa la evolución” del conductor, quien pasa entonces a ser catalogado de inculto y atrasado, enemigo del progreso. Es la persistencia de sus tradiciones culturales, sus saberes ancestrales y sus viejas prácticas y costumbres lo que obstaculiza el éxito del proyecto, dicen. Pues tal como se postula desde el discurso oficial y se promueve desde los medios de comunicación, la potencialidad del zoótropo para promover cambios y mejorar las condiciones de vida no es puesta en duda. Expresiones de saber experto legitimado, al zoótropo y sus dispositivos asociados sólo le caben la fe y la confianza. Son los actores rurbanos quienes, arraigados en sus viejas costumbres y lastres tradicionales, se resisten a ser disciplinados. Descreído y desagradecido, el carrero es acusado de inadaptado, pues su comportamiento no se ajusta a las prescripciones que el saber

experto le impone. La inadecuación intrínseca del vehículo a las propias condiciones de vida rurbana no es siquiera mencionada, menos aún problematizada.

3.4 Protocolos de uso: univocidad instrumental e individual. Reapropiación grupal y usos múltiples

Además de las debilidades mecánicas, importa destacar dos inadecuaciones directamente vinculadas al patrón de uso del nuevo móvil urbano, comúnmente señaladas por los entrevistados y oportunamente reconocidas por el personal actuante del PRU. La primera se refiere al hecho de que el zoótropo es un vehículo individual. Es decir, fue diseñado para ser utilizado por una sola persona. La segunda inadecuación remite a los límites de su instrumentalidad, la cual establece un uso exclusivamente laboral y univoco (tareas de carga y descarga de materiales livianos, tales como papel y cartón). Ambas inadecuaciones están inscriptas en la configuración técnico material del vehículo²¹⁰, a la vez que son reforzadas por los dispositivos específicos que fijan habilitaciones y prohibiciones relativas a su patrón de usos posibles²¹¹.

Las postales citadinas, los informes y estadísticas oficiales y las repercusiones mediáticas relativas a las labores de los carreros en la ciudad evidencian recurrentemente el carácter grupal de las actividades de rebusque y la tendencia a la pluriactividad como estrategia de supervivencia. Asimismo, dejan entrever que el uso del carromato excede la funcionalidad productiva e incluye utilidades extralaborales vinculadas a las necesidades de transporte, recreación y resolución de tareas cotidianas relativas al grupo familiar²¹².

²¹⁰ Las características técnicas del vehículo a las que hacemos referencia son, por ejemplo, la presencia de un único asiento para el conductor, una capacidad máxima de carga permitida que ronda entre los 340 y 380Kg; el diseño de un chasis, una caja y un motor acordes a esa capacidad de carga y exclusivamente pensado para el espacio urbano.

²¹¹ Hacemos referencia al manual de propietario, el protocolo de uso interno del PRU y las normativas generales que regulan el uso de motocargas en la ciudad. A lo largo del apartado iremos explicitando algunas de las prescripciones más significativas.

²¹² Un informe publicado en 2009 por el personal responsable del PRU, decía al respecto: “*El cirujeo, en general, se practica como actividad que sigue una lógica individual, intrafamiliar y en la mayoría de los casos es realizada por más de un miembro de la familia [...] la mayoría complementa este trabajo con otras changas (por ejemplo de albañilería, jornalero, limpieza, areneros, etc.) o rebusques*” (Garófalo, Azocar y Cocco, 2009:272).

Pese a reconocer el carácter grupal y el patrón de usos múltiples comúnmente asignado a los sistemas sociotécnicos rurbanos, el PRU entregó un móvil urbano que técnica y legalmente prohíbe y sanciona ambas condiciones de uso. Así, por ejemplo, el Protocolo interno advierte que el vehículo deberá ser utilizado “*exclusivamente para el fin laboral de la recuperación de materiales reciclables*”. Más adelante agrega: “*el zoótropo no puede ser utilizado para el traslado de personas*” y sólo puede ser conducido por el adjudicatario. Hacia el final, establece que una vez vencido el comodato el usuario debe comenzar a pagar el vehículo, asumir el pago de los impuestos municipales y provinciales y tener al día el Seguro contra terceros.

En la práctica, advertimos, la mayoría de estas cláusulas se cumple sólo parcialmente. El carácter coercitivo y obligatorio que se postula a nivel discursivo, es posteriormente “negociado” y, en parte, “resignado” a fin de garantizar la adopción del motovehículo por parte de los carreros. “*En las reuniones bajamos línea respecto del uso del zoótropo y la responsabilidad que supone el comodato que se firma [...] no tenemos un sistema real de sanciones, no aplicamos del todo la norma [...] somos muy flexibles, todo es a voluntad, no podemos generar mucha presión. Si no cumplen les damos treguas, no les podemos sacar las motos porque se quedarían sin herramienta de trabajo y eso tiene un costo político importante [...] si no hubiésemos sido tan flexibles tampoco hubiese tenido la aceptación que tuvo...*” (Coord. PRU, 2012). La flexibilidad ad hoc, emerge entonces, como una condición inherente a la realización de la política pública destinada a la rurbanidad. El proceso de trasvase tecnológico que según versan las declaraciones oficiales -por caso las repercusiones mediáticas-, se presenta como una experiencia “modelo” sin mayores sobresaltos²¹³; en la práctica supone un sinfín de ajustes y concesiones, matices y graduaciones que son sistemáticamente invisibilizados. Así, negando sus ambivalencias y contradicciones, la política pública re-afirma su legitimidad en un juego dialéctico permanente, tendiente a sostener y fortalecer su dominio siempre parcial y contingente.

²¹³ Sirvan de ejemplo las notas publicadas en La Voz del Interior, tituladas “Dos planes exitosos para sacar carros y caballos de las calles” y “Ganan más y mejores condiciones de salud” con fecha al 17 de mayo de 2014.

Ahora bien, en consonancia con los planteos precedentes, podemos decir que la imposición de una univocidad instrumental productiva y un uso exclusivamente individual se vinculan, en términos generales, al deseo de forjar aquella subjetividad nueva y distinta contenida en la imagen del “recuperador urbano” que se intenta sobreponer a la figura del viejo “carrero”, devenida obsoleta y descalificada. Esto es, un sujeto racional, útil y productivo, cuya acción se asemeje a los estilos de vida metódicos racionales del buen ciudadano moderno. Un sujeto que en lo que respeta a su rol de trabajador se espera se aboque por completo a la búsqueda calculada y precisa de mayores niveles de productividad, tecnificación creciente y avance permanente con miras al progreso. Trabajador disciplinado, capaz de controlar y ordenar su conducta en correspondencia a la racionalidad del instrumento. Un sujeto y un sistema sociotécnico racionales que ahuyenten y expulsen todo elemento irracional vinculado al vasto universo de lo contingente y se orienten al cumplimiento de los ideales modernos. En ese marco, la negación de la figura del “acompañante” - mitad ayudante, mitad aprendiz- es la negación de un amplio y variado conjunto de elementos considerados “irrelevantes” y potencialmente peligrosos para la racionalidad científico técnica preocupada por la estandarización de los actos, la precisión y eficiencia de las tareas y la maximización de la productividad. Intencionalidades técnico-económicas, pero también simbólicas que son vigiladas y garantizadas por la normativa legal vigente. Así, ante la racionalidad cognitivo instrumental la figura del “acompañante” es sancionada pues atenta contra los ideales técnico productivo y de seguridad depositados en el zoótropo. Su carácter de ilegalidad se ahonda aún más cuando quienes acompañan son menores de edad.

Al negar la figura del acompañante, se niega entonces todo aquello que por no estar directamente inscripto en la estructura productiva ni en el código sociotécnico que rige la configuración técnica y estética del nuevo móvil urbano, atenta contra sus fines últimos. Los paseos familiares; las charlas, risas y juegos; la transmisión intergeneracional del oficio, las anécdotas, la afectividad y el disfrute, el silbido distendido del conductor, el perro sentado en el carro, en fin, todas aquellas prácticas y expresiones que remiten a la realidad humana que acompaña y densifica la realidad técnica del objeto (Simondon, 2007) son considerados irrelevantes y adversos a los

intereses y valores modernos que subyacen y mueven el trasvase de la nueva tecnología y sus dispositivos adjuntos.

En este marco, la univocidad funcional que se impone responde a una visión instrumental de la tecnología, naturalizada y escasamente problematizada. Pues, como advirtiéramos en el capítulo precedente, para la sociedad moderna los sistemas sociotécnicos descansan en el principio de funcionalidad y, en ese sentido, deben ser ante todo útiles y en el mejor de los casos productivos. Así, la funcionalidad parece agotar su razón de ser, quedando relegada sino eliminada cualquier otra dimensión significativa, por caso la historia, el valor sentimental, entre otros rasgos que, vistos desde la redundancia funcional, devienen caracteres “inesenciales” (Margulis, 2009). Al definir el zoótropo como una mera herramienta de trabajo y limitar su uso al ámbito laboral productivo, la política pública no sólo invisibiliza la naturaleza política de la tecnología -vinculada en este caso, a los valores e intereses urbanos moderno dominantes de la productividad, la tecnicidad, el progreso, etc.- sino que, simultáneamente, tiende a limitar y empobrecer el proceso de reapropiación rurbana. Busca, en última instancia, eliminar y/reducir la emergencia y superposición de ese conjunto de prácticas que, inscripto por fuera de las estructuras productivas, reinserta el objeto en el devenir de la vida cotidiana. Pues, la realidad, la vida y el actor social rurbano son más complejos, densos y ricos en contenido que las formas que intentan controlarlos y captarlos en el orden social urbano. Y es ese plus de sentido que, al inaugurar desviaciones e improvisaciones, desplazamientos y reinenciones, hace otras cosas con la misma cosa y sobrepasa los límites que los protocolos adjuntos al objeto fijan a su utilización (De Certeau, 2000).

Zoótropo para todo y todos. Usos múltiples y grupales

“Yo siempre me pregunto ¿qué significará para ellos circular solos o circular acompañado en el recorrido diario?” reflexionaba el mecánico del PRU (2012) al ser consultado sobre los impactos del protocolo de uso del zoótropo en la cotidianeidad rurbana. *“Además de las debilidades mecánicas yo creo que uno de los daños más grandes que se ha hecho a esta gente es sacarle la compañía al tipo que maneja la moto, no diseñar un lugar para que vaya su pareja, su hijo o la persona que lo*

acompañó siempre. Además de no permitirlo técnicamente, es prohibitivo desde lo legal porque se castiga el hecho de ir con otros” (PT-mecánico PRU, 2012). En páginas precedentes advertíamos la importancia de la figura del “acompañante” en las labores rurales. Su presencia no sólo tiene implicancias a nivel socioproductivo sino también a nivel de la sociabilidad rural característica, la resolución de las necesidades diarias del grupo familiar y el despliegue mismo de la vida cotidiana.

“Acá nadie trabaja solo, todos tienen su acompañante y a veces varios. El hecho de no poder andar con otro es una traba para nosotros. La moto es nuestro medio de transporte ahora, mire si no vamos a poder llevar la familia ¿en qué nos movemos sino?” expresaba Antonio (2012) quien pese a las prohibiciones circula diariamente con su esposa. Lorena realiza los recorridos diarios junto a su madre y su pequeño hijo. Ella maneja la moto, los demás se ubican en la caja del zótopo. Mientras transcurre el viaje, sus “acompañantes” van acomodando la carga. De regreso se ubican sobre la pila de cartones y papeles *“como cuando andábamos en carro”*, dice risueña. *“Aunque esté prohibido acá casi todos andan de a dos. Depende si estás trabajando o si andas así de paseo o haciendo compras, pero siempre con un acompañante”* dice Rita (2012), dando cuenta de un “desajuste normativo” compartido por todos los zotóperos. Pues, como en el caso anterior, al ser inscripto en el contexto rural el zótopo actualiza las “irregularidades” y contravenciones antes imputadas al carromato. Así, la racionalidad que busca disciplinar la condición de vida rural, prescribe ciertas pautas y condiciones que en la práctica son de difícil sino imposible realización; termina generando consecuencias “irracionales”; propicia y actualiza viejos y nuevos problemas.

El protocolo de uso del zótopo, unívocamente laboral e individual entra irremediablemente en tensión con los patrones de uso grupales y las múltiples funcionalidades y prestaciones históricamente provistas por los carromatos. En el marco de esas tensiones, los actores rurales despliegan un esquema de uso que no se subordina completamente a las restricciones y demarcaciones impuestas. Al igual que Rita y Lorena, la mayoría de los zotóperos consultados emplean el zótopo bajo un registro amplio y variado en función de las necesidades del grupo familiar. El patrón de usos rural incluye: a) la pluriactividad laboral; b) usos lúdicos

recreativos; c) usos vinculados a los requerimientos cotidianos de la unidad doméstica (realizar compras, ir al médico, resolución de trámites, llevar los hijos a la escuela, etc.).

“Podes usarla para los cartones y algunos fletes, pero no para llevar arena, escombros, ladrillos, tierra, eso no porque la rompes toda, diferencial, motor, elástico, todo. Ya no podes hacer viajes muy pesados”, nos comentaba Don Marcos (2012), quien si bien ya no puede realizar “viajecitos de arena” ha encontrado nuevos rebusques con el zoótropo. Además de las tareas de cirujeo, Don Marcos utiliza la motocarga para vender leña a domicilio y realizar limpieza de jardines. *“La moto es mejor vista, la gente antes desconfiaba más por el carro y por ahí no te quería dar la changa [...] Ahora tengo mis changuitas de invierno y primavera-verano”* dice entusiasta. A diferencia de otros compañeros Don Marcos ya no tiene su familia a cargo. Esto le ha permitido adquirir algunas herramientas básicas para el desempeño de sus nuevos rebusques, además de continuar con sus recorridos diarios en busca de papeles, cartones y metales. Además, “limpia” dos verdulerías que le ayudan a sobrellevar la alimentación de su caballo que ha conservado *“por las dudas”, “porque es la vida de uno”,* alega.

Además de usarlo para nuevos y viejos rebusques, el zoótropo también se emplea para salir a pasear con la familia, visitar parientes, ir al médico y realizar trámites cotidianos. *“Mientras no te metas al centro...”* advierten los entrevistados, el patrón de uso admite múltiples recreaciones. Pues es allí, en el microcentro de la ciudad - espacio por excelencia de la racionalidad- donde las disposiciones y reglamentaciones y sus respectivas contravenciones se hacen visibles y llaman la atención a las autoridades encargadas de vigilar y resguardar el buen orden citadino.

Diseñados, aplicados y tutelados por agentes legítimamente autorizados el zoótropo y los dispositivos a él asociados responden, en último términos, a criterios formales, abstractos, universales e impersonales. La eficiencia, el control, la productividad y el progreso moldean sus intencionalidades. En ese marco, las lógicas, intereses y valores que estructuran la cotidianeidad rurbana tienen escasa, sino nula incidencia. El móvil urbano y sus dispositivos carecen, por tanto, de inscripciones rurbanas. Los sesgos formales y las inadecuaciones abstractas resultantes del ejercicio

experto unilateral y excluyente hacen que las prescripciones y disposiciones presentes tanto en la configuración técnico-material del vehículo como en los dispositivos que regulan su uso devengan impracticables o al menos que estén sujetos a una realización siempre incompleta. Pues, situados en el marco concreto de las condiciones de vida rurbanas, el zoótropo y sus protocolos de uso entran en tensión con el diario devenir del modo de vida rurbano. La racionalidad instrumental pragmática que por su intermedio busca realizarse se tropieza irremediabilmente con la racionalidad rurbana siempre situada a mitad de camino entre lo moderno y lo tradicional, lo urbano y lo rural.

Ceñido a los valores e intereses modernos, el móvil urbano en sus dimensiones técnicas, simbólicas y legales entra en tensión con el despliegue de las prácticas laborales y rebusques cotidianos; las formas de sociabilidad características; los saberes y experticias consuetudinarios y las maneras en que éstos se recrean y transmiten intergeneracionalmente; las concepciones del tiempo y el espacio; los valores relativos a la familia; la libertad; entre otros aspectos significativos de la condición de vida rurbana. Tensiones y controversias que suscitadas por el protocolo de irrupción del zoótropo se mantienen irresueltas, latentes, mas no siempre visibilizadas desde el discurso oficial.

La posición que asumen los actores rurbanos frente a la racionalidad instrumental deseosa de disciplinar, regular, controlar y ordenar su cotidianeidad es la de quien toma lo que le es impuesto y/o está a su alcance y busca readecuarlo y resignificarlo a sus propias condiciones de existencia. Esto es, lejos de rechazar el trasvase tecnológico los actores rurbanos lo toman y lo funden (confunden) con lo propio.

Los usos múltiples y grupales, laborales pero también lúdicos y recreativos complejizan y enriquecen el patrón de usos e intervenciones habilitado. Los proceso de personalización que “adornan” y “decoran” el zoótropo, así como la mecánica de bricolaje que opera su manutención trasgreden a su modo las demarcaciones impuestas. A diferencia de la racionalidad urbana excluyente que rechaza y proscribire toda forma y/o expresión extraña a sus principios, los actores rurbanos aun reconociendo el carácter impuesto del zoótropo, aun añorando en muchos casos su

viejo carromato tracción a sangre, intentan apropiarse del zoótropo, reinventan nuevos beneficios y usos alternativos funcionales a sus estrategias de rebusque diaria.

Así, pese a los esfuerzos por readecuar y reinventar el móvil urbano, los ejercicios de reapropiación rurbana generalmente son desalentados y descalificados. Pues, alejadas de los estándares sociotécnicos modernos, las intervenciones rurbanas se vinculan a la persistencia de patrones “tradicionales” y se devalúan como desajustes y frenos para el proceso de racionalización que se busca desplegar. En este marco, las reapropiación y reinversiones que el actor rurbano aplica sobre el zoótropo en su afán de resolver averías, desperfectos y/o maximizar su funcionalidad son consideradas, entonces, marginales, sin sentido y negativas por antonomasia. Pues, representan aquello que Mary Douglas (1973) identifica como lo impuro, lo desordenado, la suciedad que ofende y contamina el buen orden. Mediante el reciclado, el bricolaje, el uso despreocupado y creativo los actores rurbanos desafían los buenos modales y la buena conciencia protocolar, contaminan el uniformismo triunfante. Es lo feo y lo viejo que se levanta contra lo bello y lo siempre nuevo; el goce y el disfrute económicamente desinteresado que subvierte la disciplina y los criterios productivistas.

En este marco, los técnicos expertos niegan las soluciones técnicas rurbanas, pues reconócelas implicaría asumir las debilidades sociotécnicas inscriptas en la tecnología moderna, a la vez que reconocer la autonomía e inventiva rurbana y no su esfuerzo de dependencia y obediencia a las prescripciones técnico-legales impuestas. Sancionar y prohibir las prácticas rurbanas que amenazan, tanto a nivel técnico como social, el carácter estandarizado y disciplinario del zoótropo es un esfuerzo por restablecer el código sociotécnico dominante que lo pergeño y sostener la validez y legitimidad de los conocimientos y procedimientos expertos como únicos criterios de verdad. Es, en última instancia, un ejemplo más del accionar estatal que, en conformidad con los sistemas expertos, opta por eliminar todo aquello que se da más allá de los límites impuestos por la razón; ese “hedor indeseable” del que habla Kusch (1999) que no sólo debe ser remediado sino que precisa ser fundamentalmente suplantado por la pulcritud del buen orden.

En este marco, entonces, aquello que desde la política pública se significa como contravención, irresponsabilidad, desobediencia e indisciplina, ignorancia e incultura, visto desde la perspectiva rurbana, es la yuxtaposición del flujo de la vida misma a la instrumentalidad desencantada que se busca imponer mediante el trasvase de un objeto técnico desprovisto de realidad humana. Es la fuerza de la indisciplina propia del acontecer contingente de la vida que se sobrepone a la rigidez de la tecnología moderna y sus dispositivos de disciplinamiento. Es la subjetividad, la vieja figura del carrero que se niega a ser domesticada, disciplinada y moldeada por la racionalidad urbana moderna que busca transformarlo en un sujeto distinto acorde a los parámetros de urbanidad convenidos.

“Yo no soy otro. Desde que tengo la moto no soy más que nadie. Soy el mismo de siempre, igual que el resto de mis compañeros”, sostiene Croto (2012) cuestionando la posición de “superioridad o privilegio” en que se los ubica desde el PRU, cuando se les recuerda su condición de “elegido”²¹⁴. *“Seguimos siendo los mismos”*, sostienen al unísono los entrevistados. *“Una moto no te cambia la vida, menos la persona”*, sentencia Víctor (2012).

4. In-visibilidades, fiabilidad y legitimidad. La trastienda de las des-ilusiones modernas

Hasta aquí entonces, hemos dicho que el trasvase tecnológico, más concretamente la sustitución del carromato tracción animal por un móvil urbano, se presenta como una intervención necesaria e incuestionable, pues favorece un proceso de cambio, una transformación “natural” y deseable de la evolución civilizatoria. Así por ejemplo, en un acto realizado con motivo de la entrega de nuevas motocargas, el Intendente municipal expresaba lo siguiente: *“Queremos disminuir la presencia de los carros tirados por caballos porque son inseguros [...] la intención es que cada vez más recuperadores urbanos mejoren sus condiciones de tránsito por las calles, para una*

²¹⁴ “*Los elegidos*” es una denominación comúnmente empleada entre el personal a cargo de PRU para hacer referencia a los adjudicatarios de zoótropos. Ese término, a diferencia de “los legales” (que se emplea puertas adentro y de manera “informal”), se utiliza en las interacciones con los zootroperos.

mayor seguridad de ellos mismos y del resto de los vecinos” (Puntal, 23/03/2012)²¹⁵. “No se puede tapar el resplandor de la tecnología y la tecnología bien pensada es tecnología para más vida. Más vida para ellos y el caballo. Y más vida para los que estamos en el circuito urbano”, decía el Dir. del Instituto L. Da Vinci en declaraciones al diario local (Puntal, 09/06/2006)²¹⁶.

Exhibida fetichistamente e inocentada (Martín Barbero, 2004), la transferencia tecnológica es sistemáticamente legitimada a fin de promover y fortalecer el optimismo y la confianza en ella depositados. Las producciones discursivas, tanto del personal actuante del PRU como de los medios de comunicación local, cumplen un papel fundamental en ese sentido. Promueven y abonan imágenes e ideas que exaltan las bondades y beneficios, los rasgos esencialmente positivos y el carácter necesario e irreversible del avance tecnológico. Simultáneamente, esos mismos discursos niegan y ocultan los sesgos e inadecuaciones formales del zoótropo y sus dispositivos, a la vez que descalifican las intervenciones y reapropiaciones rurbanas.

En ese marco y mediante un permanente ejercicio de in-visibilizaciones el zoótropo y los dispositivos a él asociado se presentan, pese a todo y ante todo, como “la” solución al “problema de los carros en la ciudad”; el Estado en consonancia con los sistemas expertos, es su proveedor y legítimo impulsor. Así, la nueva tecnología, concebida y diseñada por técnicos especializados se define como una “máquina de generar ilusiones”. *“El zoótropo es una máquina que ilusiona. Fue bautizado con un nombre emblemático, donde ‘zoo’ hace referencia al caballo y ‘tropo’ significa la vuelta que le dimos al carro [...] esta palabra significa máquina que genera ilusión y tenemos la ilusión de que un objeto tecnológico como éste sea transformador de la dignidad de los cartoneros”,* aclara una y otra vez el Ingeniero al ser consultado sobre este proyecto “innovador y futurista”²¹⁷. En el marco de la nota titulada “Entregan vehículos especiales para cartoneros”, el Subsecretario de Promoción Social sostenía: *“El zoótropo es la aplicación de tecnología al proceso de*

²¹⁵ Hacemos referencia a la nota “Entregaron nuevos zoótropos y se abrió un taller para arreglarlos”, Puntal, 23/03/2012.

²¹⁶ Hacemos referencia a la nota “Eminente lanzamiento del móvil para cartoneros que remplazar a los caballos”, Puntal, 09/06/2006.

²¹⁷ En este caso hacemos referencia a la nota “Crean un móvil de motor para los cartoneros de Río Cuarto”, publicada en La Nación Revista, con fecha 4 de junio de 2006.

recolección de residuos que realizan habitualmente los cartoneros. Esto contribuye a mejorar la calidad de trabajo, solucionará su complejo traslado por las calles y mejorará su calidad de vida” (Puntal, 18/11/2012).

A nivel simbólico el zoótropo remite, entonces, a una máquina de generar ilusiones y promesas que, como advertíamos en el capítulo precedente, hacen síntesis en las ideas de dignificación sociolaboral e inclusión social. Optimización de las condiciones de trabajo y maximización de la producción, reconocimiento social y mejoramiento general de las condiciones de vida para los excarreros; ordenamiento del tránsito, seguridad vial y mejoramiento de las condiciones estético-higiénicas para la ciudadanía en general, son algunas de sus ilusiones y promesas en línea con un proyecto de ciudad moderna que mira hacia el futuro y aspira al progreso. Superior, seguro, eficiente, productivo, higiénico y estéticamente adecuado, el nuevo móvil urbano se presenta como la síntesis de un “proyecto trascendental”. “*Un buen medio para un buen fin*”, dice el Dir. del Instituto L. Da Vinci convencido de la validez de la propuesta.

Ahora bien, ¿En qué se sustenta la creencia en la validez de su propuesta? ¿Qué es lo que posibilita y sostiene la creencia en las ilusiones y promesas inscriptas en el zoótropo? ¿Por qué se niegan e invisibilizan las inadecuaciones formales y sesgos cientificistas del zoótropo y sus dispositivos? ¿Por qué se descalifican las prácticas de reappropriación rurbanas que lejos de rechazar la tecnología moderna intentan reinscribirla y readecuarla a las condiciones concretas de existencia? Responder estas preguntas es volver al corazón de la tensión que nos convoca. La primacía de la racionalidad cognitivo-instrumental que, por medio de la ciencia moderna y bajo la tutela del derecho formal, busca imponerse permanentemente sobre cualquier otra forma de interpretar y estructurar el mundo. Sin embargo, a pesar de sus múltiples esfuerzos y mecanismos de dominación, sus logros son siempre parciales, incompletos, inacabados y en el caso que nos compete, son además entremezclados e hibridados con valores e intereses, lógicas, formas y expresiones que remiten a todos y cada uno de sus opuestos negados. En este sentido, la racionalidad instrumental pragmática que en última instancia mueve el proceso de modernización y el trasvase tecnológico que tiene a la rurbanidad como objeto y destinatario, se choca y se

tensiona indefectible e irresolublemente con una racionalidad que la integra, mas no se agota en ella; está indisolublemente ligada a ella, pero se define por su incapacidad de subordinación completa a su dominio.

Ahora bien, retomando las preguntas que abrían este análisis, podemos decir que los sistemas expertos que operaron como insumos básicos en el diseño e implementación de la tecnología y sus dispositivos son, a su vez, los garantes de sus promesas e ilusiones. En otras palabras, las promesas e ilusiones contenidas en el zoótropo son creíbles, se las considera viables y validas, positivas y necesarias, dada la fiabilidad que suscitan los sistemas expertos oportunamente implicados. Los conocimientos y procedimientos especializados, los logros técnicos y la experiencia profesional formalmente acreditada, están en la base de la creencia en la legitimidad no sólo de la tecnología moderna, sino también de la autoridad de los agentes sociales que la promueven y las ordenaciones por ellos estatuidas (sean éstas proyectos institucionales, marcos normativos, dispositivos sociotécnicos, sistemas sociotécnicos específicos, etc.).

Como advertiéramos en las primeras páginas de este capítulo, la ciencia y la tecnología moderna y junto a ellas la idea de progreso se remiten unas a otras. Por intermedio de los sistemas expertos que inundan la cotidianeidad moderna, la ciencia y la tecnología se naturalizan y devienen, pese a su imperfecta realización, insumos básicos e incuestionables en la organización del entorno material y social. Se confía en el avance del conocimiento científico, los logros técnicos y las experticias profesionales, pues se consideran expresiones máximas del desarrollo de la razón orientados al progreso material, social y espiritual. Es el despliegue mismo de la inteligencia humana; un conocer para actuar, manipular y transformar es el designio de la ciencia que fascina por sus certezas y profecías.

La tecnología moderna sustentada en el optimismo ilustrado y configurada a imagen y semejanza de los criterios científicos técnicos, materializa y evidencia los avances en la marcha hacia el progreso. Esto es, permite verificar y vivenciar los avances de la razón (Cabrera, 2006), es la principal y más evidente garantía de la relación ciencia-progreso. En este sentido, por su intrínseca relación con el proceso general de racionalización y modernización social, la tecnología es, junto a la ciencia,

depositaria de una enorme confianza y optimismo. Entre ambas, ciencia y tecnología, se establece una relación de circularidad, complementación y mutua estabilización. La fiabilidad en los sistemas expertos sostiene y garantiza la legitimidad de la tecnología; el correcto funcionamiento de ésta, pero también las promesas e ilusiones que la enlazan permanentemente con las ideas de progreso, la novedad, la maximización de la producción, el desarrollo, etc. renuevan la fe en la ciencia, redoblando las mociones que incentivan su avance permanente.

Estas ideas y representaciones, afectos de optimismo y confianza, respeto y fiabilidad, al ser actualizadas y pregonadas por el Estado, se vuelven subjetivamente vinculantes. Esto es, se presentan como una máxima que asociada a cierto sentimiento de deber y obligación exige, por tanto, acciones y comportamientos confirmatorios. Condicionan de manera significativa las interpretaciones y acciones de la opinión pública que en consonancia con el discurso dominante celebra la difusión de tecnologías modernas, pues cree y confía en ellas, a la vez que descarta - por impensables- impacto negativos y/o consecuencias irracionales que, de darse, nunca serán consideradas lo suficientemente importantes como para obnubilar el resplandor del desarrollo tecnológico y el avance científico que lo hace posible.

Dado el carácter legítimo y legitimante de los sistemas expertos que subyacen al zoótrofo y sus dispositivos, así como la legítima autoridad de los agentes modernos que impulsan y promueven su adopción ¿Quién podría dudar de las bondades y beneficios del nuevo móvil urbano? ¿Quién siquiera podría imaginar o interrogarse respecto de potenciales impactos negativos y considerar, al menos fugazmente, la posibilidad de resultados irracionales y consecuencias no deseadas?

La opinión pública, advertíamos en el capítulo precedentes, en general no duda de que el trasvase tecnológico y el remplazo del carromato tracción animal por un zoótrofo es una medida apropiada y conveniente, justa y correcta. Pues, para el transeúnte y los automovilistas apresurados el sistema sociotécnico rurbano representa un artefacto anacrónico, intrínsecamente peligroso e inseguro. Su sólo presencia ya es ilegal, condición de inadecuación normativa que se profundiza cuando se considera su patrón de uso y la ausencia de condiciones mínimas de seguridad exigidas por el

Código de Tránsito oficial. A esto se suman otras asociaciones relativas a su aspecto anti-estético, poco higiénico e insalubre.

En este marco, en consonancia con las representaciones difundidas por el Estado, replicadas y reforzada por los medios de comunicación, la opinión pública no duda en anteponer la precisión y exactitud técnico-mecánica del zoótropo, al carácter rudimentario e impreciso del carromato. Pues en general confía en la experticia profesional de los tecnólogos expertos encargados de su diseño, a la vez que invalida los saberes y habilidades rurbanos artífices del carromato tracción animal. Lo mismo sucede con los dispositivos disciplinarios y la legislación urbana que dictamina los patrones de uso habilitados. Los cursos de capacitación, los protocolos de usos, las ordenanzas y decretos, en tanto dispositivos reguladores y ordenadores, elaborados y sancionados por “autoridades competentes” con el aval o la instrumentalización directa del Estado –representante legítimo de los intereses colectivos- son en general aceptados como válidos y muy escasamente problematizados.

“Los riesgos que implica la circulación del carro con caballo en la ciudad y la cuestión de la imagen que dan a la ciudad son dos cuestiones centrales. Yo cuando voy manejando y veo un carro soy yo la que más va mirando y controlando al carrero, voy mirando la reacción del animal porque sé que es difícil de controlar. El carro mismo que nunca se sabe...Entonces la gente ve el carro con caballo y se asusta porque sabe que se puede ir para cualquier lado, que no frena, en cambio ven la moto y saben que el tipo tiene más control, que además está asegurado, entonces ellos mismos sienten más seguridad. La gente además sabe que para andar en el zoótropo los carreros hicieron un curso, que es un vehículo que es más seguro y eficiente”, comenta la Coordinadora del PRU (2012). Como señala la funcionaria, además del desajuste y contrastes estéticos, el carromato es considerado un elemento ineficiente, inseguro y peligroso. El riesgo remite, en este caso, al margen de imprecisión y contingencia inscripto en su condición de tecnología precaria y viva, imprevisible e incierta, a cargo de un sujeto cuya experticia en materia de conducción no es siquiera considerada.

“Es mucho mejor vista la moto que el carro porque tenemos luces de verdad, seguro porque con los carros no teníamos eso entonces la gente se enojaba porque

creía que le ibas a rallar el auto nuevo y así ya se quejaban por eso. Les molestaba que el caballo hiciera sus necesidades en la calle, el olor decían, la lentitud, todo les molestaba. Vos estabas con el carro atado en el centro y ya la gente te miraban pensando que se te iba a disparar el caballo, que le ibas a rallar el coche, algunos hasta capaz pensaban que les íbamos a chorear [...] En vez en la moto estás más tranquilo ahora, por la gente sobretodo...” (Marcelo, 2012). Los comentarios de Marcelo confirman las percepciones y significaciones diferenciales que operan en uno y otro caso. Creencias, ideas, representaciones que inicialmente puestas en el sistema sociotécnico, se desplazan irreflexivamente al actor urbano, a la vez que promueven efectos de sentimientos (temor, miedo, por ej.) y actitudes concretas (vigilancia, distancia, evitación, etc.). Pues, como advierte Feenberg (2013) las ilusiones sociales inscriptas en la tecnología conllevan necesariamente consecuencias reales. Se convierten en un aspecto de la realidad social en la medida que constantemente actuamos sobre ellas. No son sólo creencias e ideas, son al mismo tiempo maneras de ver y hacer.

Ahora bien, como advirtiéramos oportunamente, la difusión y exaltación de las bondades y beneficios del nuevo móvil urbano son proporcionales al ocultamiento y negación de sus inadecuaciones sociotécnica. Esto es, el mismo discurso que difunde las promesas e ilusiones modernas inscriptas al zoótropo, esconde y/o tergiversa sus sesgos formales y debilidades concretas; a la vez que desconoce la generación de consecuencias irracionales, tales como la actualización de ciertas condiciones de “irregularidad” (inseguridad e ilegalidad) las cuales, paradójicamente, definen la relación problema/solución (Thomas, 2008) que lo presenta como “la” solución paradigmática. De develarse sus debilidades e inadecuación, las ilusiones devendrían en desilusiones y el hechizo podría sino cortarse, al menos problematizarse.

En este marco, a diferencia de los buenos ciudadanos modernos que mediante sus acciones confirman la confianza en los sistemas expertos y reafirman simultáneamente la legitimidad de la tecnología y la autoridad del Estado que la promueve, los relatos y experiencias urbanas rehúyen a la figura del beneficiario “confiado, agradecido y esperanzado” que exige y demanda el sistema tecnológico. Las prácticas de reappropriación urbanas dejan entrever las debilidades sociotécnicas

negadas, a la vez que evidencian su extraordinaria capacidad de inventiva y creativa para encontrar soluciones sociotécnicas relativamente autónomas. Vistas desde la perspectiva rurbana, algunas ilusiones inscriptas en el zoótropo devienen des-ilusiones, otras se resignifican y, en otros casos, en lugar de ilusiones se re-crean nuevos usos y beneficios concretos, circunscriptos al aquí y ahora rurbano.

A los ojos de la racionalidad dominante, dichas prácticas “indisciplinadas y desviadas”, representan una amenaza. Pues cuestionan la matriz mágica o la ensoñación social (Cabrera, 2006, 2011) que sostiene la confianza, el optimismo, el respeto y la fe en las ilusiones y promesas modernas realizadas en y por el zoótropo. No conforme con dichas prácticas, el personal actuante del PRU las descalificará y ocultará en lo sucesivo, mas no por ello conseguirá evitarlas y/o procederá a su sanción irrestricta²¹⁸.

Al poner “patas para arriba” la imagen mesiánica dominante del zoótropo, estas prácticas “indisciplinadas e irracionales” cuestionan la validez de la propuesta sociotécnica oficial así como la experticia profesional de sus mentores. En última instancia, no resultan correspondientes a las exigencias de fiabilidad y confianza en los sistemas expertos, y el reconocimiento de la validez de la ciencia y la técnica moderna en tanto que principales ordenadores del acontecer social y material. Pese a estar en su contra, la política pública resigna el carácter categórico de sus pretensiones de control y orden, permitiendo tácitamente el despliegue de una praxis reinventiva rurbana. Dichas concesiones son inherentes al proceso de trasvase tecnológico que se busca imponer. Los técnicos y funcionarios a cargo del PRU las permiten en la práctica, aun cuando las niegan y ocultan en el discurso. Es el devenir inevitablemente de un proceso de modernización que se sobreimprime y yuxtapone a

²¹⁸ Como ya advertimos, los mecanismos de control y sanción del PRU suponen una aplicación siempre parcial, ad hoc y flexible. Pues los técnicos y funcionarios, reconocen -puertas adentro- que las normativas y clausulas prescriptas son muchas veces “impracticables”, de difícil y/o imposible acatamiento exhaustivo por parte de los actores rurbanos. En este sentido, la política pública asume que el transvase tecnológico es posible y sostenible en el tiempo, si se acepta -tácitamente- un cumplimiento siempre parcial, muchas veces contradictorio y ambivalente de los marcos normativos que buscan regular los patrones de uso y adecuación tecnológica desplegados por los actores rurbanos en sus condiciones concretas de existencia.

una condición de vida que no puede ni quiere reconvertirse del todo en conformidad con los parámetros urbano modernos vigentes.

En este marco, las acusaciones que recaen sobre los actores rurbanos que les atribuyen desobediencia, irresponsabilidad, ignorancia e inadaptación vistas desde la perspectiva rurbana, cobran otros sentidos. Es la tenacidad de sus matrices culturales e históricas que se resisten a la homogenización generalizada, y la fuerza y contingencia del devenir cotidiano vital que para poder reproducirse se ve muchas veces obligado a incumplir las demarcaciones impuestas por una racionalidad moderna siempre acotada y excluyente.

La forma en que los actores rurbanos intentan apropiarse de las tecnologías a su alcance, antes que caricaturizada y descalificada, podría ser entendida como un lento y denso proceso hecho de ambigüedades, continuidades y rupturas, avances y retrocesos (Martín Barbero, 2004). Pues, lejos de rechazar el móvil urbanos, los casos entrevistados han intentado integrarlo e inscribirlo a sus condiciones concretas de existencia, a la vez que redimir sus inadecuaciones y debilidades sociotécnicas.

Situado en su cotidianeidad, a mitad de camino entre lo urbano y lo rural, entre lo moderno y tradicional, cuando el actor rurbano se aproxima al zoótrofo reconoce parcialmente las disposiciones y prescripciones a él asociadas. No se subordina totalmente a la racionalidad del artefacto. Movidio por la precariedad y la pobreza que - pese al zoótrofo y otras tantas intervenciones estatales- aun moldean su existencia, el actor rurbano despliega una apropiación creativa frente al zoótrofo. En todas y cada una de sus prácticas de reapropiación actualiza sus condiciones concretas de existencias, su memoria y su historia. Sus saberes y habilidades consuetudinarias, sus formas de sociabilidad características, sus lógicas de intercambio, el valor de la familia, la libertad, la autonomía. El sustrato de una subjetividad que se estructura en torno a un oficio, una sabiduría y una experticia transmitida generacionalmente, un “saber hacer” que aunque inservible para la racionalidad científica dominante, es central y medular en y para la condición de vida rurbana.

En este marco, entonces, la invisibilización de las inadecuaciones sociotécnicas urbanas y la descalificación de las apropiaciones rurbanas son dos caras de una misma estrategia tendiente a sostener la validez de la propuesta sociotécnica oficial y

la legítima experticia profesional de los técnicos expertos implicados. Son parte de una misma estrategia orientada a resguardar y sostener en última instancia, el carácter incuestionable y absoluto de los sistemas expertos, sus capacidades y la fiabilidad en ellos depositada.

En consonancia con los planteos de Kreimer (2006), pareciera que tomar nota de los impactos no deseados de las tecnologías modernas, por caso el zoótropo, es ir demasiado lejos. Aun reconociendo sus ventajas y beneficios, la crítica y el cuestionamiento devienen impensables. La imposición globalizada de la tecnología y su creciente naturalización terminan promoviendo una suerte de hechizo y/o fascinación irreflexiva que niega cualquier cuestionamiento intrínseco y la sitúa dentro de las definiciones últimas de la realidad, sostenidas y promulgadas las principales instituciones modernas. Problematizarla y/o negarla es cuestionar la racionalidad y el orden social que la sostiene.

Los contrastes, convergencias y divergencias entre las voces expertas y los relatos y experiencias urbanos analizados en el marco de este capítulo nos permiten reafirmar algunas de las ideas vertidas en el capítulo precedente. La racionalidad que se impone desacredita y niega los saberes y habilidades consuetudinarias. No válida y no creíble, la sabiduría urbana debe ser remplazada y superada por aquellos conocimientos y procedimientos científicos, resultantes del avance de la razón y garantes del progreso ilimitado. Ni las debilidades mecánicas, ni el evidente incumplimiento de las promesas de progreso depositadas en el zoótropo, logran fisurar la centralidad y la cuasi omnipotencia asignada a los sistemas expertos. Superiores, inigualables e incuestionables, la primacía de los conocimientos expertos lejos de estar sólidamente argumentada se sostiene por la eficacia con que se impone el pensamiento científico técnico avalado, en este caso, por el Estado. Así, independientemente de las instancias específicas y/o dispositivos particulares, cuando la racionalidad moderna se impone y moldea la intervención -en este caso vinculada al transvase de tecnologías y conocimientos expertos- reactualiza sin tregua ni pausa su tendencia unívoca, absoluta y totalizante. Desde una inamovible perspectiva dualista excluyente, niega la validez de todo aquello que no se le ajuste; en un permanente avance, hecho de sucesiones y sediento de superaciones, re-crea los

mismos sesgos. Ante la permanente necesidad de fortalecer su validez en tanto esquema de interpretación y acción único y legítimo, la historia, la subjetividad, la afectividad, el caos y la irracionalidad son sólo algunos de sus opuestos negados e invisibilizados. Ejercicio permanente de in-visibilización de una racionalidad instrumental formal que, encerrada en un permanente monólogo, recae persistentemente en la redundancia, la autoreferencialidad y las tautologías.

Capítulo VII. Des-tiempos y tensiones entre “querer ser” y/o “estar nomás”

El espacio urbano se configura como el locus por excelencia de la modernidad. Allí se expresa de manera paradigmática el proceso de racionalización, el cual se despliega en todas las dimensiones de la vida social. Al respecto, Milton Santos (2000), dirá que así como la racionalidad penetra en el dominio económico, social, político y cultural, también es posible hablar de la racionalización del espacio. La racionalidad formal que se impone moldea la dinámica material y social, dejando por fuera toda otra configuración que a su sentido no se ajuste. A pesar de su carácter dominante y su tendencia a difundirse de manera casi irrefrenable, la racionalidad moderna no se realiza de manera total y homogénea en todas partes. En la ciudad no todo ha sido colonizado por las técnicas modernas. Existen espacios fuertemente marcados por la ciencia y la tecnología; y existen otros espacios donde la incidencia de la racionalidad es menor y aún inexistente, y donde caben otras formas de expresión que tienen sus propias lógicas (Santos, 2000). Las primeras remiten a la civilidad deseada y celebrada; las segundas, al atraso y anacronismo a superar.

A la diversidad espacial citadina, se suma la coexistencia tensa y conflictiva de múltiples temporalidad. Tiempos disímiles y desigualmente valorados que se cristalizan, en parte, en los sistemas sociotécnicos distintamente datados. Por caso, las tecnologías modernas y los sistemas sociotécnicos rurbanos.

La temporalidad moderna que marca el ritmo del acontecer citadino, pero que también fija sus metas y fines últimos, refiere a la idea síntesis de progreso. Una concepción y una experiencia temporal que se caracteriza, por ejemplo, por la veneración de la novedad, la renovación y el cambio permanente; el movimiento incesante, la velocidad y el uso óptimo del tiempo con fines productivos y mercantiles. Esto es, una vivencia del tiempo que se asienta en promesas e ilusiones de mejora y se orienta hacia el crecimiento y perfeccionamiento material y social²¹⁹.

²¹⁹ En el caso de la ciudad de Río Cuarto, marco de nuestro estudio, sus anhelos de modernidad y progreso se reflejan en todos y cada uno de los símbolos que la representan, así como en los discursos que la describen y la nombran. Su escudo oficial por ejemplo hace referencia directa al progreso, el cual es representado mediante *“un sol naciente que alumbra la ciudad antigua en color negro. Detrás de ella se eleva el perfil de edificaciones modernas y fábricas que simbolizan el progreso de la*

En ese marco, la historia tiene un sentido y una dirección únicos y conocidos: el avance y profundización de lo que ya tenemos. Es más crecimiento económico, tecnificación, urbanización, etc. (Santos, 2006). Un movimiento perpetuo hacia adelante que presupone que los avances científicos y técnicos -materializados en la tecnología moderna- contribuirán automáticamente a un mejoramiento de las condiciones sociales y un sinnúmero de renovadas oportunidades.

Invocado por todos y cada uno de los buenos ciudadanos modernos -referentes de la política, la cultura, la economía, empresarios y periodistas, entre otros- el progreso no es sólo una expresión de deseo, opera también como argumento para la toma de decisiones, para clasificar e intervenir sobre el acontecer ciudadano. Retícula del orden y el control, de la velocidad y el consumo, de las promesas de cambio y de futuro, el espacio ciudadano es el epicentro de la modernidad y el progreso, su vorágine y torbellino (Berman, 1988). Allí todo tiende a homogeneizarse y sincronizarse bajo la égida de la competitividad; se procura que todo esté en línea con los últimos designios científicos técnicos, en un perpetuo movimiento veloz y hacia adelante²²⁰. En ese proceso, no hay lugar para la lentitud, para el pasado y la memoria. Toda huella o vestigio que remita a un tiempo anterior debe ser erradicada, sustituida, superada. Pues la ciudad evidencia todo aquello que el hombre moderno es capaz de

ciudad". En consonancia con esta imagen de ciudad próspera y resplandeciente, en la página oficial del municipio local un video institucional presenta la ciudad al mundo. Las palabras, imágenes y símbolos seleccionados para tal ocasión son aquellos que definen a Río Cuarto como "*una ciudad moderna, ubicada estratégicamente cuyo núcleo urbano funciona como un centro donde confluyen las actividades financieras, comerciales y de esparcimiento de una fecunda región agropecuaria*". Entre sus rasgos más sobresalientes se destacan la posesión de un "*importante tejido industrial, las universidades pública y privada, un hospital de alta tecnología, el autódromo y demás espacios destinados a las prácticas de deportes, espacios verdes y un imponente casino*". Su estructura edilicia, servicios e incorporación de alta tecnología son rasgos que permiten catalogarla como "*una ciudad altamente calificada*" que le ha valido el reconocimiento desde hace ya algunos años de "*ciudad capital alternativa dos veces al mes*" (Spot de gestión "Río Cuarto, ciudad de encuentros". En línea http://www.riocuarto.gov.ar/video.php?name=turismo_video_institucional). Para mayor información sobre los símbolos de la ciudad de Río Cuarto puede consultarse "Los símbolos de identidad de la ciudad de Río Cuarto", Rizzo, A. (2007) En revista *Quatro Río*, Junta Municipal de Historia, N°9.

²²⁰ Pues, son los sistemas sociotécnicos concretos presentes en la ciudad y omnipresentes en la vida cotidiana los que permiten verificar y vivenciar las promesas de crecimiento, mejora, confort, seguridad y creciente perfeccionamiento. Materializaciones de la técnica moderna que se expresan a nivel de las novedosas infraestructuras, flujos comerciales y financieros en alza, un parque automotor en permanente renovación, incorporación de nuevas tecnologías de la información y la comunicación, entre otros múltiples sistemas sociotécnicos que funcionan como la principal y más evidente garantía de que la ciencia y la técnica moderna promueven el progreso anhelado y prometido.

construir y expresa como puede ser imaginada y vivida la vida moderna (Romero, 2009).

El orden urbano que celebra el avance y ansía el progreso es el modelo a partir del cual se fijan los marcos de acción en la ciudad. La legislación urbana y el código sociotécnico dominante afines a dicho orden, son las matrices normativas y tecnológicas que, instrumentalizadas por los agentes modernos definen los parámetros de urbanidad convenidos y los sistemas de objetos y acciones legítimos, los cuales al ser asumidos como valores absolutos sirven para clasificar y juzgar todo aquello que acontece dentro y fuera del espacio citadino. En ese marco, toda situación, actor, sistema sociotécnico, práctica y/o porción del territorio que no se le adecue será visto como “problemático”, destacándose su “aparente” incompletud, degradación y desviación respecto de los parámetros de urbanidad establecidos.

Frente a la monocultura del tiempo lineal y el espacio racional se sobreimprimen las concepciones y experiencias espacio-temporales que resultan características de la condición de vida rurbana. Formas, expresiones y vivencias tempo-espaciales más anchas y densas que se ajusta parcialmente a las prescripciones de la racionalidad dominante y se fundan, antes bien, en las intersecciones, simultaneidades y coexistencias de múltiples referencias temporales. El sistema sociotécnico rurbano cristaliza y expresa los des-tiempos y dis-continuidades que resultan constitutivos de la cotidianeidad rurbana. Antípodas de los ideales de progreso, son considerados anacrónicos y obsoletos, constituyen una rémora que merece ser transformada, sino eliminada para restablecer y garantizar el avance anhelado.

En el marco de este capítulo, entonces, nos interesa centrarnos en el análisis de aquellas tensiones vinculadas a las temporalidades que moldean el devenir de las diversos espacios que conforman la cartografía citadina. Las distintas concepciones y experiencias temporales, la dirección y el sentido particular del paso del tiempo, los ritmos, las secuencias y vivencias características que inscriptas en los sistemas sociotécnicos -tecnológicos y rurbanos- se entrecruzan, confrontan y/o ajustan abonando las controversias sociotécnicas que llaman nuestra atención.

1. La ciudad moderna, cartografías y temporalidades in-visibilizadas

Lejos de ser un todo homogéneo, la ciudad se nos revela como un palimpsesto múltiple y complejo. El espacio citadino reúne áreas con distintos niveles de urbanización, temporalidades diversas e inscripciones sociotécnicas distintamente datadas. La multiplicidad, aunque evidente, supone conflictividad y una marcada tendencia a la in-visibilización. La cartografía urbana tiende a escindirse: por un lado, las áreas afines a los vectores modernos; por el otro, las zonas signadas por el atraso y la pobreza. Las primeras se celebran, las segundas se ocultan y niegan.

Entre ambas caras de una misma ciudad se suscitan tensiones relativas a múltiples referentes. Interesan aquellas controversias referidas a las concepciones y experiencias temporales que resultan distintivas en uno y otro caso, y que se expresan de manera paradigmática en los sistemas sociotécnicos. Esto es, importa reconocer las tensiones que se establecen entre los imperativos de progreso inscriptos en las tecnologías modernas y los destiempos, discontinuidades y no contemporaneidades que introduce la irrupción rurbana, con sus “viejos” y vetustos sistemas sociotécnicos.

1.1 La ciudad visible y la ciudad oculta. Las dos caras de una misma ciudad

La yuxtaposición de disímiles racionalidades hace de la ciudad una “diversidad socioespacial” (Santos, 2000) que reúne en su interior áreas con los más diversos contenidos sociotécnicos y socioeconómicos. En ella coexisten, la mayoría de las veces en tensión y conflicto, las “áreas luminosas” sede de los vectores de la modernidad (centros comerciales, novedosas infraestructuras, sedes de las principales instituciones, nodos empresariales, etc.) y las “zonas opacas o necias” (barriadas ubicadas en zonas periféricas o pauperizadas, inservibles a los usos e intereses del capital) que escapan a la regulación racional dominante. Pues, como advierte Sarlo (2009), las ciudades latinoamericanas entrelazan elementos diversos y contradictorios que no terminan nunca de unificarse en una única línea hegemónica; los vectores de la modernidad coexisten ineludiblemente con formas y expresiones que remiten a otros tiempos y lugares, y ambas experiencias forman parte de la diversidad sociotécnica característica de nuestras ciudades latinoamericanas.

En el caso de la ciudad de Río Cuarto, la yuxtaposición de áreas con niveles de urbanización y modernización disímiles es parte de la dinámica socioespacial característica. La coexistencia conflictiva y siempre controversial de áreas luminosas y opacas, técnicas modernas y tradicionales, temporalidades veloces y lentas es parte constitutiva de las postales ciudadinas. Al respecto, compartimos algunos pasajes de la producción audiovisual “Río Cuarto, ciudad oculta”²²¹, en la cual se puede apreciar como dicha coexistencia es habitualmente significada desde el discurso social organizado en este caso particular desde el Estado.

Una placa negra da inicio al relato. De fondo se escucha el repiqueteo de las herraduras de los caballos sobre el asfalto, ruido de vidrios rotos, la voz de una mujer que habla sobre sus experiencias delictivas. Cambia la secuencia de imágenes y se introduce música. Es de día, el puente carretero, autos que van y vienen, transeúntes apresurados que circulan por el microcentro de la ciudad, comercios, bares y restaurantes, bancos, oficinas y la voz de un locutor que va diciendo: “*Los que vivimos en Río Cuarto y transitamos diariamente sus calles todos los días conocemos muy bien uno de sus rostros...*”. Se corta la música, aparece una nueva secuencia de imágenes, ahora nocturnas: carros circulando por el centro de la ciudad, niños pidiendo en las esquinas, un padre con sus hijos clasificando residuos en el patio de su vivienda. Mientras, la voz anuncia: “*Pero de pronto, sin avisar irrumpe la otra cara, la que existe a nuestro pesar, un rostro que no conoce la música, que avanza sin destino por las calles...*”. Imágenes de jóvenes bebiendo alcohol en la calle; entrevistas ocasionales a carreros quienes en pocas palabras narran como se rebusca la vida reutilizando lo que otros tiran. Carros en la ciudad que contrastan con una partida de polo; niños pidiendo y niños jugando en un carrusel; imágenes de eventos automovilísticos y musicales yuxtapuestas a puestos de vendedores ambulantes y jóvenes malabareando en la calle; son algunas de las postales que intercaladas, se repiten y acompañan la continuidad del relato. “*Como en un gran escenario conviven*

²²¹ La producción audiovisual data del año 2007, tiene una duración aproximada de 7 minutos y fue realizada con el aval del municipio local en el marco de la primera gestión de gobierno del actual intendente municipal Sr. Juan Jure. En anexo digital se adjunta copia de dicha producción que, como podrá apreciarse, emplea imágenes de la ciudad, incluye entrevistas y el relato se estructura a partir de una voz en off que narra los contrastes entre “dos ciudades” paralelas, una visible y otra oculta, que coexisten “sin tocarse” en un mismo espacio citadino: Río Cuarto.

los dos rostros de la misma ciudad, aparentemente sin tocarse. Una ciudad visible que crece como un árbol de grandes ramas hacia todas partes y una ciudad oculta que quisiéramos que se volviera invisible, que plegara su rostro molesto y lo escondiera para siempre debajo de la alfombra [...] Una ciudad que incomoda cuando alguien se sienta a tomar un café [...] llagas de una ciudad que siempre es mejor ignorar [...] Una ciudad que muchos quisieran que fuera invisible e intangible, no es más que una ciudad oculta. Una ciudad que como un río subterráneo atraviesa la realidad y crece, crece...” versa la voz en off. Llegando hacia el final, reaparece la música. Una placa negra y el siguiente texto cierran el relato: *“Esta ciudad oculta es una herida abierta y no desaparece porque cerremos los ojos. Esta ciudad oculta dejará de ser una llaga el día en que por fin la miremos de frente y tengamos el coraje de empezar a cambiarla”.*

Tal como se expresa en el relato audiovisual antes retratado, desde el discurso oficial -en ese caso, en boca del propio Estado- la coexistencia es difícil de reconocer y admitir. Pues a la hora de ordenar la diversidad citadina resulta más cómodo y seguro hablar de dos ciudades diferentes, antes que reconocerlas como partes indisolublemente ligadas de una misma realidad. Bajo la lupa dicotómica, una representa el extremo positivo: la civilidad deseada y celebrada; la otra, el extremo negativo: el atraso y el barbarismo a remediar.

La escisión de la ciudad como si de dos entidades autónomas se tratase, una oculta y otra visible; una próspera, pulcra y pujante y otra atrasada, sucia y contaminante es el resultado del ejercicio dualista y excluyente de la racionalidad instrumental formal que en la diferencia sólo ve inferioridad, incompletud e involución, que descalifica y deja por fuera todo aquello que a sus parámetros no se ajusta. La ciudad oculta, en la que se incluye a los actores rurbanos, es configurada como lo “otro”, atrasado, inferior, antípoda del anhelado progreso. Frente y sobre ella se esgrime la ciudad visible, urbana y moderna, triunfante y pulcra. Pues lo que cuenta es el avance, la superación, las promesas de progreso y las infinitas posibilidades que se abren hacia adelante, hacia el futuro. En ese marco, la presencia y permanencia de la condición de vida rurbana y sus “rústicos y obsoletos” sistemas sociotécnicos es significada explícitamente como una “irrupción”. Es la reaparición impetuosa de lo ocluido, es la

actualización inminente de los opuestos negados que evidencia el carácter siempre contingente y perentorio del orden urbano moderno. Los actores rurbanos no provienen de otra ciudad, son cohabitantes. Son la otra cara que se hace visible para la opinión pública cuando ingresan al locus de la racionalidad, el microcentro de la ciudad. Por situarse al límite de lo admisible, por no ajustarse estricta y exclusivamente a las normativas vigentes y el código sociotécnico dominante, por trasgredir la pulcra estética moderna y los ritmos acelerados de la competitividad citadina, los actores rurbanos serán sistemáticamente negados. El microcentro de la ciudad será el espacio que los expulse y busque transformarlos y erradicarlos por excelencia. Pues allí la razón no admite grises, no tolera el desorden y arremete contra todo vestigio de pasado y tendencia a la quietud y lentitud.

En este marco, la ciudad aunque discursivamente se presente como una ciudad de y para todos -“Río Cuarto, tu casa, mi casa” versa el slogan oficial²²²- , en la práctica despliega diversos mecanismos que habilitan y/o restringen, prohíben y sancionan la circulación y permanencia de aquellos actores cuyas actividades y sistemas sociotécnicos no se adecuan a los parámetros de urbanidad convenidos. Los carreros, a decir de Sarlo (2009), representan un claro ejemplo pues forman parte de lo no deseado, lo que se quiere borrar, alejar, desalojar y volver invisible en la ciudad. En el mismo sentido, Reguillo (2006) ubica a los catadores de basura entre aquellos ciudadanos acusados de ser “enemigos del progreso”, pues traen a la ciudad -espacio del progreso y del olvido del pasado- múltiples residuos de un tiempo antiguo. Los pobres y atrasados no gozan de la pureza e inocencia que reviste la ciudad, se les teme y rechaza, pues son un peligro latente, una amenaza cotidiana. Feos, sucios, inútiles, ignorantes y flojos son considerados el lastre y el estorbo de la modernidad, sentencia la investigadora mexicana.

Pese a la disciplina geométrica y los controles ciudadanos en “un constante jugar con lo inevitable de los acontecimientos para hacerlos habitables” (De Certeau, 2000:53), los carreros jamás ponen en duda su pertenencia y pertinencia a la ciudad. En las

²²² El escudo de la actual gestión de gobierno municipal consiste en un círculo amarillo mostaza que representa el sol sobre el cual se sitúa la cúpula de la catedral en blanco sobre un techo de dos aguas color rojo y un texto que versa “Río Cuarto tu casa”. En consonancia, los spots televisivos y radiales suelen usar las frases “Río Cuarto mi casa, tú casa”, “Te quiere a vos”.

calles citadinas, con sus carros y caballos los actores rurbanos se hacen camino al andar. Mediante recorridos y relatos fundan habilitaciones ad hoc, inauguran espacios, experimentan y significan la ciudad sin subordinarse completamente a la lógica dominante²²³. Al orden, la velocidad, el avance y la linealidad del progreso urbano, la rurbanidad sobreimprime los vestigios rurales y tradicionales que aún no se han ido, las hibridaciones y las mezclas.

La irrupción rurbanda actualiza las tensiones y contingencias que subyacen al orden urbano, su racionalidad geométrica y su temporalidad lineal. Dentro y fuera de los parámetros urbanos normalizados y normalizadores, la rurbanidad introduce el vivo recuerdo de su memoria, sus matrices culturales y experiencias vitales/laborales forjadas a mitad de camino entre lo urbano y lo rural. Las características de sus barrios, y viviendas, sus carromatos y equinos, sus ropajes, su transcurrir diario lento y tranquilo, su sociabilidad ancha hecha de proximidad y confianza, el valor de la libertad y la independencia relativa, son algunos indicadores de la cotidianeidad rurbanda que denotan la persistencia de una tradición más próxima al mundo rural y su consecuente inadaptación a las pautas urbanas.

Reconocidas ambas caras de la ciudad, una visible y otra negada, el espacio urbano se nos revela como un símbolo complejo configurado por múltiples tensiones que se des-tejen permanentemente entre la racionalidad geométrica y la maraña de la existencia humana (Calvino, 1991)²²⁴. En el marco de este capítulo, sin desconocer la multiplicidad de tensiones que se suscitan entre ambas caras de una misma ciudad, nos interesa centrarnos en el análisis de aquellas controversias vinculadas a las temporalidades que moldean el devenir de los diversos espacios que conforman la cartografía citadina. Las distintas concepciones y experiencias temporales, la dirección y el sentido particular del paso del tiempo, los ritmos, las secuencias y vivencias características que inscriptas en los sistemas sociotécnicos distintamente datados se actualizan, confrontan y coexisten en el espacio urbano.

²²³ Para ver un análisis más detallado de algunas tácticas empleadas por los actores rurbanos para circular y permanecer en el espacio urbano puede consultarse la ponencia “La ciudad, relatos de una experiencia rurbanda” (Galimberti, 2009) En línea: www.redcomunicacion.org/memorias/p_jornadas.

²²⁴ Hacemos referencia a su clásica obra “Ciudades Invisibles” publicada por primera vez 1972.

1.2 Des-tiempos y sistemas sociotécnicos en la ciudad

La ciudad reúne y asocia fragmentos de tiempo materializados de forma diversa, y autoriza comportamientos económicos y sociales distintos (Santos, 2000). Su diversidad socioespacial se cristaliza, en parte, en la coexistencia de sistemas sociotécnicos distintamente datados. Así, al tiempo que nuevos objetos se instalan en algunas áreas urbanas, permanecen objetos heredados representativos de otras épocas. La coexistencia de los diferentes sistemas sociotécnicos no implica necesariamente convivencia. En general se suscitan tensiones entre los objetos del conjunto, entre los nuevos y técnicamente más avanzados y los viejos y rudimentarios, tensión que es paralela a la tensión que se establece entre acciones hegemónicas y no hegemónicas, entre disímiles formas de ser y de estar en la ciudad (Santos, 2000).

La “irrupción” y el desorden que introducen los carromatos tracción animal en y para la opinión pública es un ejemplo elocuente de las controversias que suscita su presencia y permanencia, especialmente cuando se hacen visibles en el casco céntrico de la ciudad. Al trotecito del caballo y al son del repiqueteo de las herraduras sobre el asfalto, los carreros sobreimprimen al tiempo lineal del progreso, el avance, la velocidad y el cambio los destiempos, discontinuidades y no contemporaneidades en que se funda el carácter moderno siempre inconcluso de nuestra ciudad. Con sus carros y caballos, los actores rurbanos actualizan los contrastes e hibridaciones; problematizan las añoranzas nostálgicas de una ciudad sin desorden y lanzada al progreso. Nos enfrentan a la historia, nuestra historia, y nos invitan a asumir activamente los materiales de los que están hechas nuestras urbes. En especial, los muy diversos tiempos de la sensibilidad que coexisten en nuestras ciudades a mitad de camino entre lo urbano y lo rural (Martín Barbero, 2004).

En este sentido, entonces, podemos decir que los sistemas sociotécnicos en tanto que entramados de actos y artefactos cristalizan y yuxtaponen temporalidades diversas. La materialidad de las cosas y la objetividad de la sociedad permiten, metafóricamente, decir que en la ciudad latinoamericana el tiempo de la racionalidad instrumental convive con otros tiempos y desea disolverlos. No obstante, como advierte Santos (2000), eso es posible sólo parcialmente. Desvalorizada, la materialidad no plenamente conforme con la modernidad -por caso, los cientos de

carros tirados por caballos, pero también los residuos y desechos que diariamente los carreros reciclan por las calles iluminadas de la ciudad- es reutilizada por aquellos actores sociales que situados en condiciones de precariedad y pobreza despliegan prácticas de apropiación y resignificación encontrando nuevos usos y finalidades para los sistemas sociotécnicos, nuevas articulaciones prácticas y nuevas normas de vida social y afectiva inimaginadas por la racionalidad dominante.

Con los “viejos” sistemas sociotécnicos también persisten formas disímiles de concebir y experimentar el tiempo. Pues, los actos y artefactos están fechados e incluyen tiempo, cualitativa y cuantitativamente. Conllevan autorizaciones para hacer esto o aquello, de esta o aquella forma, a este o a aquel ritmo, según esta o esa sucesión (Santos, 2000). Todo eso es tiempo y los sistemas sociotécnicos participan activamente en la producción de la percepción y vivencia del tiempo, tanto por su existencia física que marca sensaciones ante la velocidad y/o lentitud, como por su existencia imaginaria que según el caso remitirá a los ideales de avance y progreso o al atraso e involución.

Las tecnologías modernas y los imperativos de progreso

El espacio citadino, dijimos, es el espacio por excelencia de la racionalidad y del orden donde se intenta regular la dinámica social y material. Reino del tiempo medido, la ciudad es el imperio del tiempo abstracto, cuantitativo y veloz asociado a la productividad y la maximización de ganancias. Los grandes relojes públicos marcan el ritmo del acontecer urbano, sincronizan los movimientos. Un tiempo mecanizado, regulado y controlado pues su fuerte asociación a los procesos de producción le confiere un altísimo valor económico. En este espacio, la previsión y la precisión emergen como sinónimo de dinero y el culto a la velocidad, la aceleración y la puntualidad son aspectos altamente valorados por una sociedad moderna que propugna frases comunes tales como: “el tiempo es oro” o “el tiempo es dinero”.

Sucesión, avance, superación, renovación y competitividad son algunas ideas claves que marcan la dirección y el sentido de la temporalidad moderna que se expresa de manera paradigmática en la ciudad. Orden de lo sucesivo que funda el imperativo de la renovación permanente, la innovación y la novedad como marcas

distintivas de la época. Una idea de tiempo lineal que presupone que los más avanzados siempre van adelante y los demás, ubicados en posiciones inferiores y atrasadas, deben seguir sus pasos. Una lógica que descalifica todo aquello que se aleje del ideal del progreso; que reniega del pasado, la historia y la memoria y venera el futuro, como horizonte de posibilidad y esperanza.

El culto a la velocidad, el movimiento y la renovación, las expectativas de un futuro de infinito perfeccionamiento material y social operan un empobrecimiento de las experiencias presentes, del aquí y ahora de la vida social. Pues, como advierte Vega Cantor (2012), el sistema económico impone un ritmo frenético y veloz, en el que se gana tiempo-dinero, a la vez que se pierde tiempo social. “No tengo tiempo, no me alcanza el día” blasfeman los transeúntes apresurados, dando cuenta de la expropiación del tiempo social que caracteriza al mundo contemporáneo.

Frente al tiempo lineal y veloz que moldea el acontecer citadino, las prácticas, costumbres y tradiciones inscriptas en un tiempo lento, de la modorra y la quietud son despreciadas como expresiones de atraso, de pereza, de falta de competitividad (Vega Cantor, 2012). Pues en la ciudad, dirá Kusch (1999), el deseo y las ansias de “ser alguien” distinto y superior arremete contra esa vivencia temporal que remite al “estar nomás” característica de los sectores populares.

Acusada de ineficiente e improductiva, la tranquilidad y la lentitud son repudiadas como causantes de atraso y subdesarrollo. Simultáneamente, quienes las practican son vistos como perezosos, vagos e improductivos. Moverse al margen del tiempo vertiginoso, el apuro y la competitividad es sinónimo de holgazanería, pues quienes pierden el tiempo no gustan de trabajar, derrochan dinero, son los parásitos del capital (Vega Cantor, 2012).

La temporalidad moderna que marca el ritmo del acontecer citadino y descalifica todo aquello que no se ajusta a su sentido y dirección, encuentra en la tecnología moderna su principal y más importante referente sociotécnico. Los novedosos sistemas tecnológicos crecientemente artificilizados que funcionan velozmente movidos por una intencionalidad mercantil y utilitaria, expresan y materializan los imperativos de progreso. Cristalizaciones de los últimos avances científico técnicos las tecnologías modernas tienen un funcionamiento regular, cronometrado. A nivel

técnico-material y por intermedio de sus dispositivos de disciplinamiento adjuntos promueven un “buen uso del tiempo”. Esto es, un empleo calculado, preciso y eficiente del tiempo orientado a la producción y la maximización de las ganancias. Así, los sistemas sociotécnicos hegemónicos instan a desplegar un sistema de acciones altamente racionales que permita optimizar el tiempo, acelerarlo y maximizarlo para acrecentar los márgenes de ganancias; promover, en última instancia, el anhelado progreso material y social.

Rurbanidad, destiempos y discontinuidades en la moderna Río Cuarto

En el marco de las coordenadas temporo-espaciales que fija la racionalidad instrumental formal y que se materializan en las áreas luminosas de la ciudad (por caso, el microcentro citadino), la condición de vida rurbana deviene un “problema”. La preocupación, en este caso, refiere al carácter moderno del espacio urbano y los contrastes que introducen los actores rurbanos (sus prácticas y sistemas sociotécnicos) en tanto que postales pretéritas que “contaminan” las expectativas ciudadinas de futuro. Como anticipáramos en los capítulos precedentes, los representantes del discurso social organizado consideran que los carromatos de tracción animal remiten a un tiempo “prehistórico”. Elemento “anacrónico, extemporáneo y fuera de lugar” se considera que en una “ciudad moderna” como Río Cuarto “no debería haber lugar para la tracción a sangre” pues representa un “peligro intolerable”²²⁵.

Las concepciones y vivencias temporales rurbanas cristalizadas y actualizadas en sus sistemas sociotécnicos, entran en tensión con los imperativos del progreso y su temporalidad lineal, abstracta y acelerada. Situada y circunscripta a su espacio inmediato (el barrio, la comunidad), la condición de vida rurbana se erige y se despliega en y desde ese particular anclaje temporo espacial. Un espacio-tiempo que funciona como reservorio de la historia, la cultura y las tramas sociocomunitarias compartidas por sus residentes. En ese espacio, el tiempo tiene un particular transcurrir pues el acontecer cotidiano se funda en la coexistencia de múltiples

²²⁵ Hacemos referencia a la nota “Los caballos en la vía pública” (Puntal, 31/08/05) publicada con motivo del trágico accidente que impulsó la creación del Proyecto de trasvase tecnológico.

temporalidades. Pasado, presente y futuro se inscriben en las condiciones concretas de existencia y se suceden simultáneamente. Predomina una percepción y una vivencia del tiempo más ancha y profunda que se asemeja a la experiencia del “estar nomás” de Kusch (1999) antes mencionada. Un estar aquí y ahora conectado con lo que se está siendo. Una temporalidad más lenta, vinculada al reloj pero también referenciada en los ciclos naturales; en el acontecer familiar y el trabajo; la productividad y el ocio; la velocidad y la tranquilidad; lo nuevo, lo viejo y lo reciclado; lo sucesivo y lo simultáneo, entre otras yuxtaposiciones que marcan los ritmos de la cotidianeidad rurbana.

En ese marco, el pasado y la memoria operan como elementos “residuales” socialmente activos (Williams, 2009) que atraviesan la totalidad de la vida social. La experiencia presente se enriquece pues en ella convergen múltiples elementos; el futuro deja de ser infinito, pero tampoco se vivencia como imposibilidad aprisionada en un orden cotidiano vivido como prejuicio. Es un futuro que se imagina en y desde las condiciones de existencia concretas como una carencia a resolver (Santos, 2000). Una visión de futuro que da cuenta de una clara voluntad de afrontar el porvenir sin romper con el aquí y ahora, una concepción de cambio en la continuidad.

Frente a la monocultura del tiempo lineal del progreso (Santos, 2006), que declara atrasado todo lo que no se ajusta al ideal del avance permanente, la temporalidad rurbana y unida a ella sus formas y expresiones sociotécnicas características devienen obsoletas. Antítesis del desarrollo lineal y acelerado del mundo urbano, constituyen una rémora que merece ser transformada, sino eliminada. La velocidad citadina, urgida por el reloj del tiempo-dinero se da como sincronización despótica. Ese tiempo despótico es un dato menos técnico que social, y solamente es posible a través de la instigación permanente de la competitividad (Santos, 2000). Así, quien desde este punto de vista se atrasa, quien no sigue el paso, es penalizado. En ese marco, el carrero es expulsado del microcentro que, conforme a sus expectativas de futuro y sus anhelos de progreso, ordena y limpia sus calles de todo aquello que remita al pasado, la lentitud y el reposo. *“Nos dieron las motos para sacar los carros del centro porque dicen que traen problemas. A la gente no le gusta que el caballo ande por la ciudad, te discriminan muy mucho en el centro”*, dice Rita (2012). Por su parte, Don Juan

(2012) reflexiona: “...la gente si te ve en un carro y en un caballo ya no les gusta mucho, a lo mejor ya te ven en una moto y cambia, es como que te aceptan, en cambio en el carro no. Si andas en carro medio que te miran diciendo, pensando otra cosa [...] Vio como es la gente, la del centro más que todo que discrimina más o es más mal pensada y los carreros estamos trabajando. Yo he observado muchas veces, porque antes andaba con la bicicleta y un carrito, a lo mejor pasaba yo, levantaba unas bolsas y no decían nada, pero venía el del carro y ya era otra cosa, ya algo le decían. No sé por qué pero decían que le molestaba [...] Yo creo que con la moto la gente es mejor vista, cambia, es otra cosa. Sigue siendo la misma persona no más con diferente vehículo. En la moto vas más rápido, es mejor vista y te respetan por eso, en cambio en el carro te pegan unas buenas puteaditas”.

Juzgada, descalificada y condenada a la pura negatividad, la rurbanidad no se adecua a los parámetros de higiene, estética, productividad urbanas vigentes; los carromatos tracción animal son significados como un rasgo anacrónico y desubicado, un obstáculo para la consolidación del proyecto moderno, un estorbo vernáculo para el progreso de una ciudad que mira al futuro. La extemporalidad y desubicación de esas “incrustaciones del pasado” en el microcentro citadino en “pleno siglo XXI” es un vestigio “prehistórico” que a decir de los tecnólogos involucrados en el PRU puede y debe ser superado mediante la difusión y adopción de las “novedosas unidades motorizadas especialmente diseñadas para los cartoneros”. Presentado públicamente como el “primer móvil urbano para cartoneros”, calificado como “innovador”, “novedoso”, “superior”, el zoótrofo es considerado “el punto más llamativo y ambicioso” del PRU. En términos de los técnicos y funcionarios, el nuevo móvil urbano “producirá un giro trascendental en una actividad informal como el cirujeo” generando “un importante avance, un nuevo estilo ético y estético del trabajo”²²⁶. Ajustado a los parámetros normativos y sociotécnicos urbano

²²⁶ Hacemos referencias a las declaraciones que tanto el Dir. del Instituto L. Da Vinci como el personal actuante del PRU han realizado a la prensa en distintas oportunidades (Puntal: “Desde abril, los cartoneros tendrán una motocarga para recolectar residuos” 01/03/06; “Entregaron los primeros cinco zoótrofos a recuperadores urbanos” 20/07/10; “Más cartoneros motorizados en Río Cuarto” 29/06/11; “Recuperadores urbanos presentan en Paraná la experiencia con zoótrofos” 13/05/13. La Voz del Interior: “Cartoneros podrán cambiar sus carros por un zoótrofo” 02/01/0. La Mañana de Córdoba: “El fin de los carros tracción animal” 03/09/06).

vigentes, el zoótropo se presenta como una solución paradigmática capaz de remediar los múltiples problemas ocasionados por la irrupción rurbana. Además de solucionar el desorden vial, el remplazo de los carromatos por motocargas propiciaría el progreso material, social y moral de los actores rurbanos, permitiéndoles superar su lastre tradicional para pasar a adoptar los atributos y valores de una sociedad moderna.

Planteada la relación problema/solución que circunscribe la tensión general que nos importa abordar, a continuación nos adentramos en el análisis de las tensiones y controversias temporales, en este caso, vinculadas a la configuración técnico material de los respectivos sistemas sociotécnicos.

2. Lo nuevo y lo viejo en tensión. La re-vuelta del pasado y el futuro

“...la moto es una cosa nueva, es como que queda más prolija, cambia la vista de los demás porque ya no te ven con los carros viejos, medios torcidos, con una bolsa colgando. Es otra vista para la ciudad, para la gente que viene de turismo que van a decir mira qué lindo como trabajan acá. Es menos molestia en el centro porque viste que en la ciudad el ciruja queda afuera siempre, hay mucha diferencia entre una gente y la otra y a nosotros nos dejan un poco de lado...” (Don Juan, 2012)

Como advierte Don Juan, las tecnologías modernas -en este caso el zoótropo- son asociadas a lo “nuevo”. Lo nuevo, como veremos, se refiere a un tiempo presente, pero fundamentalmente a proyecciones y expectativas futuras. Sobre las tecnologías modernas recae un halo optimista que resalta su carácter bello, higiénico, seguro, productivo, veloz, entre otras valoraciones siempre positivas. En contraposición, los sistemas sociotécnicos que datan de otras épocas -por caso los “arcaicos y rústicos” carromatos tracción a sangre- y/o todos aquellos elementos configurados a partir de un sinfín de desechos reciclados, en general se consideran obsoletos. Lo viejo, a diferencia de lo nuevo, remite siempre al pasado y todo elemento antiguo que no esté salvaguardado y legitimado como “objeto antiguo” (Baudrillard, 1969) o

“patrimonio” (De Certeau, 2000; García Canclini, 2001)²²⁷, es descalificado y negado pues se lo concibe como un reaparecido que atormenta el orden urbano; resistencia de un pasado tenaz que debe ser eliminado para ser remplazado.

Si algo define a la modernidad es lo nuevo, no lo viejo, advierte Casullo (2004). Lo nuevo está en la génesis misma del orden moderno y se identifica desde entonces con el progreso como temporalidad propia de la naciente sociedad moderna. Lo permanentemente nuevo es lo valioso, lo que importa. Signo alentador, positivo, utópico y prometeico, lo nuevo que se impone frente a lo viejo es también la primacía del valor del futuro por sobre el pasado condenado al olvido. Pues el presente no sólo es más valioso que el pasado, sino que además anuncia un movimiento incesante hacia lo mejor: el futuro.

En el marco de la sociedad moderna, asentada en la clásica triada “ciencia, técnica y progreso”, la relación entre el pasado y el presente se agota en un abordaje dualista y excluyente que opone ambos términos y erige lo “nuevo” como marca distintiva de lo moderno que es superado y condenado a la obsolescencia por la novedad que le sigue. Es la primacía de la renovación y el cambio perpetuo que se distancia abismalmente del pasado pues, como plantea Berman (1988), la modernidad a medida que avanza borra todo vestigio anterior. En una suerte de olvido despiadado se lanza a una acción despojada de toda experiencia previa que busca lo “nuevo siempre nuevo”. En esa vorágine de evanescencias, el pasado y lo viejo serán vistos como “enemigos” y “obstáculos” para el progreso, condenados a desaparecer y/o reconvertirse a los cánones prescriptos.

²²⁷ A decir de Baudrillard (1969) los “objetos antiguos” -objetos singulares, barrocos, folklóricos, exóticos- no escapan a la operatoria de los principios rectores modernos. Forman parte del orden impuesto por la Modernidad, que los incluye y reinserta en su lógica dotándolos de un particular sentido que el autor denomina “mito de origen”. Por su parte, Michel De Certeau (2000) sostiene que el orden urbano moderno reconoce algunas “irrupciones” del pasado y las exorciza bajo el nombre de patrimonio. Con ese rótulo -advirtiendo el autor- su extrañeza se convierte en legitimidad. Convertir algo viejo en patrimonio implica poner en marcha operaciones de restauración, disciplinamiento y modernización. En consonancia, García Canclini (2001) agrega que el ámbito del “patrimonio histórico y cultural” es un escenario clave para la producción del valor, de la identidad y la distinción de los sectores moderno dominantes quienes despliegan múltiples prácticas orientadas a sostener sus posiciones de poder por sobre la subalternidad consecuente de los demás grupos sociales, es especial los sectores populares. En ambos casos, las categorías de patrimonio o antigüedad remiten a objetos legitimados por el orden social vigente que fija su existencias material, funcional y simbólica en conformidad con sus valores e intereses.

En el marco de este apartado, nos importa recuperar la oposición que se erige entre lo nuevo y lo viejo y que se esgrime, en última instancia, sobre la negación del pasado y la exaltación del presente y el futuro ya que consideramos explica, en parte, las controversias que suscita la presencia y permanencia de los carromatos tracción animal en el microcentro de la ciudad y la consiguiente propuesta de erradicarlos y sustituirlos por novedosos móviles urbanos. Como ya hemos señalado, los sistemas sociotécnicos cristalizan las coordenadas temporo-espaciales que los pergeñaron, a la vez que actualizan e imprimen a la acción social determinados ritmos, particulares formas de concebir y vivenciar el tiempo. La sola presencia y observancia de uno u otro sistema sociotécnico en las calles citadinas dispara valoraciones disímiles que habilitan y/o prohíben, celebran o desaprueban su presencia y permanencia en el espacio urbano. Dichas valoraciones -en boca de los técnicos expertos y funcionarios representantes del Estado, los medios de comunicación y los buenos ciudadanos modernos- se refieren en general al origen de los sistemas sociotécnicos (proceso de adquisición) y sus respectivas características técnicas y estético-higiénicas. Así, recuperando la oposición entre lo viejo como reminiscencia del pasado y lo nuevo como proyección futura, los agentes modernos clasifican a uno y otro sistema sociotécnico en función de imágenes, ideas y valoraciones contrapuestas²²⁸. Al carromato corresponden los aspectos negativos y un pesimismo generalizado; sobre el zoótropo recaen las estimaciones positivas, la confianza y el optimismo. Dichas valoraciones, en principio circunscriptas a la configuración técnico material de los objetos, se vincula a un sistema más general de afirmaciones, negaciones y sanciones que acompañan la viabilidad de ciertos modelos socioeconómicos, políticos y culturales, así como al inviabilidad de todo aquello que no se le ajusta. Expresan, en última instancia, una visión general del des/orden social que se busca validar (Douglas, 1973).

2.1 Heredar, reciclar y reusar. Multiplicidad temporal, simultaneidad y coexistencia

²²⁸ Sirvan de ejemplos las declaraciones del Ing. responsable del Instituto L. Da Vinci o la Coordinadora del PRU mencionadas oportunamente en los capítulos precedentes.

A contracorriente de los imperativos de la actual sociedad de la producción y el consumo que incita a “comprar, usar, tirar y renovar”, los actores rurbanos -dadas sus condiciones de precariedad y pobreza, la persistencia de tradiciones más rurales que urbanas y la presencia actuante de múltiples redes de intercambio informales- adquieren y mantienen sus sistemas sociotécnicos apelando principalmente a la autoproducción, la herencia, el cambalache, el reciclado y, en menor medida, a la compra y/o incorporación de bienes provistos por áreas gubernamentales u organizaciones.

Mediante los traspasos intergeneracionales y los procesos de autoproducción asentados en múltiples prácticas de reciclado (Sanín Santamaría, 2006) y redes de intercambio informales (Lomnitz, 1978; Ramos, 1984), los actores rurbanos crean y recrean sus propios sistemas sociotécnicos a partir de la reutilización de un sinfín de residuos urbanos. Piezas herrumbradas; neumáticos y colchones gastados; maderas y chapas usadas; alambres, hilos y telas deshilachadas; residuos orgánicos desechados, entre otros elementos son recolectados y reciclados por los carreros, quienes los reutilizan en la configuración técnico material de sus carromatos y arneses, así como en la alimentación de sus equinos. Elementos que en el espacio citadino son considerados basura y en manos de los actores rurbanos devienen insumos básicos adaptados estructural, simbólica y funcionalmente a sus deseos, expectativas y necesidades cotidianas.

A partir de sus saberes y habilidades consuetudinarios, sus experiencias laborales previas y la reutilización de múltiples desechos urbanos, en el marco de sus entornos inmediatos y con la colaboración de los suyos, los actores rurbanos diseñan, construyen y reparan sus carromatos; domesticar, alimentan, y mantienen a sus equinos. Las experticias, las herramientas, los materiales y las piezas que se incluyen en el acto técnico de creación y reparación, así como el espacio en que acontece y las relaciones sociales que lo posibilitan son algunos de los múltiples factores que acompañan y moldean las historias de los sistemas sociotécnicos rurbanos (Kopytoff,

1986)²²⁹. En este marco, a diferencia de un artefacto completamente nuevo -aséptico de usos y significados más allá de los intereses y valores que lo pergeñaron, el sistema sociotécnico urbano posee una historia particular que incluye distintas valoraciones, algunas relativas a los clásicos procesos de mercantilización y otras resultantes de los procesos de singularización urbanos.

Dado que entre sus formas habituales de adquisición se destaca la herencia familiar y la autoconstrucción sustentada en el reciclado y reuso de materiales diversos, en su configuración técnico-material el sistema sociotécnico urbano condensa múltiples referencias temporales, simbólicas y funcionales. En términos de Moles (1971), podemos decir que el carromato tracción animal funciona como un indicador del tiempo transcurrido, siendo la sedimentación del desgaste y la suciedad un marco material de la memoria y las experiencias de todos quienes los usaron y repararon. Circunscripto actualmente a las condiciones concretas de existencia del carrero y su familia, el carromato tracción animal es también parte constitutiva de ese aquí y ahora particular, y desde allí se proyecta hacia el futuro pues en él se depositan expectativas y deseos. Croto tiene un zoótropo hace ya tres años, nunca dejó los carros y caballos: *“No vendí ni carro ni caballo. Vendé esos caballos me decían de la municipalidad. No, no les decía yo. Son mi vida y otra que me puede hacer falta a mí o para mis hijos porque algún día van a querer independizarse, salir a cirujear para ellos y bueno, ahí van a tener su carrito y su caballito”* (2012). Frente a la negativa -común en casi todos los casos- de abandonar y/o sustituir los carromatos por zoótrofos, las autoridades y los entes de control terminan “negociando” con los carreros. Pues admiten -puertas adentro- que las prescripciones institucionales pueden ser acatadas sólo a condición de ser parcialmente contradichas en la práctica. *“El Estado mismo decide no hacer cumplir las normativas porque se contraponen con el derecho de satisfacción de necesidades, ya que más allá del zoótropo, el carro tracción animal continua siendo una herramienta de trabajo válida para las familias recuperadoras”*, sostiene el Subsecretario de Promoción Social (2010). Sin embargo,

²²⁹ A los fines de evitar confusiones con la categoría de “objeto biográfico” (Morín, 1971) mencionada en capítulos precedentes, en lugar de hablar de “biografía de las cosas” se empleará el término “historia de las cosas” Kopytoff (1986), pues el autor suele emplearlos como sinónimos en sus escritos.

pese a que la ejecución del proyecto está signada de matices, grises y sombras, los responsables del PRU sostiene un discurso público que, asentado en un permanente juego de in-visibilidades, busca mantener vigente la ilusión de progreso; la postal “modernizada” de una condición de vida rurbana ilusoriamente urbanizada.

Ahora bien, retomando el eje que guía este apartado, advertimos que la univocidad temporal (Santos, 2000) característica de las tecnologías modernas no encuentra asidero en el sistema sociotécnico rurbano. En él, al contrario, convergen múltiples referencias temporales que en lugar de sucederse y suplantarse, se yuxtaponen y acoplan sin traumas. Esto es posible porque la condición de vida rurbana se organiza en torno a una lógica de simultaneidades y coexistencias, antes que en sucesiones y superaciones. Configurada por múltiples temporalidades, la cultura material rurbana reúne técnicas y objetos distintamente datados. Así, por ejemplo, en el interior de las viviendas y patios rurbanos se observan heterogéneas combinaciones que denotan la condición híbrida de sus propietarios, sus modos y estilos de vida. Además de un carro y dos caballos, el “Came” tiene una Renoleta y una bicicleta. Todo está dispuesto en el mismo patio, el cual a su vez está constituido por un corral para los equinos, un cerco con gallinas y un horno de barro que contrastan con la antena de DirecTv que asoma sobre el techo. Una vez en el interior de la vivienda un brasero encendido coexiste con modernos calefactores a gas, un televisor último modelo y un equipo musical de alta calidad yace sobre un mueble “cirujeado”, cuyas patas han sido reparadas con alambres. Sobre los novedosos electrodomésticos, se exhibe una vieja herradura que augura buena suerte; al costado, un talero y un par de espuelas de alpaca custodian las fotos familiares: en una, los niños posan risueños junto a un pony; en la otra, la familia vestida de paisanos rodea a la “Petiza”, la “yegüita clasuda” que el “Came” emplea en los desfiles y celebraciones gauchescas²³⁰.

2.2 Comprar, tirar y renovar. Univocidad temporal, remplazo y sucesión

A diferencia de los espacios y sistemas sociotécnicos rurbanos que remiten a múltiples temporalidades, en las tecnologías modernas catalogadas como “nuevas”

²³⁰ En anexo digital se ofrecen fotografías de diversas postales rurbanas captadas durante el trabajo de campo.

las referencias temporales empiezan y terminan en el futuro (Cabrera, 2006). Inextricablemente unido a la idea de futuro, lo “nuevo” no alude al pasado. Se presenta cargado de esperanzas, ilusiones y promesas de progreso vinculadas a la “salvación” de un tiempo cuantificado, repetitivo y homogéneo en el que el mañana será mejor por ser “más” que el hoy: más crecimiento económico, más tecnificación, más de lo mismo en tanto que imperativo mesiánico de un avance indefectiblemente necesario. Así, a diferencia del carromato rurbano los sistemas sociotécnicos moderno se erigen sobre las expectativas de un tiempo por venir y por vivir, antes que por la experiencia situada y concreta de lo que fue y está siendo. Lo nuevo es, en este sentido, fundamentalmente promesa; anticipación, predicción y probabilidad. Es una suposición centrada en el futuro y sustentada en la confianza y el optimismo depositados en la ciencia y en la técnica moderna como medios capaces de promover el progreso anhelado.

En el marco de una sociedad moderna donde la mercancía establece el ritmo de la competitividad acelerada en todas y cada una de las dimensiones de la vida social, lo nuevo es siempre nuevo; su aparente envejecimiento es, en realidad, posibilidad de surgimiento de otra novedad. Hechas para no durar, las tecnologías modernas tienen una fecha de caducidad estipulada para que otros objetos ocupen su lugar. La precarización técnico material, pero fundamentalmente simbólica hace que el objeto nuevo sea difícil de reparar (falta de conocimientos específicos, servicio tercerizado y costos consiguientes), siendo su remplazo más viable que su recuperación. Así, a diferencia de los sistemas sociotécnicos rurbanos que en general acompañan a los actores a lo largo de toda su vida, las innovaciones modernas han sido concebidas para durar por breves lapsos de tiempo para luego tener que ser remplazadas por otras nuevas. En ese sentido, Baudrillard (1969) sostiene que la vivencia que tenemos de esos objetos “nuevos siempre nuevos” remite a un modelo de temporalidad constreñida, limitada y asentada en la sucesión y la renovación permanente. En el marco de esa carrera de consumo acelerado, los nuevos objetos -dirá el autor- desempeñan un papel de aceleradores: se convierten en volantes del arrastre que imponen a la vida cotidiana su ritmo de huida hacia adelante, de renovación veloz y permanente.

Incitados a “comprar, usar y tirar”, los consumidores son reducidos a simples espectadores y usuarios pasivos de sus objetos. La racionalidad moderna les impone un esquema de relación meramente instrumental y pragmático. A diferencia de las modalidades de adquisición rurbanas, fundamentalmente informales y asentadas en vínculos tradicionales (relaciones de filiación, confianza y expectativa de reciprocidad), los intercambios mercantiles clásicos (formales, calculados, anónimos, instantáneos y equivalentes) que caracterizan la adquisición de lo “nuevo” se rigen exclusivamente por el dinero. Priorizan lo cuantitativo y lo abstracto por sobre lo cualitativo y lo concreto, configurándose como transacciones comerciales antes que sociales, pues lo central es el intercambio económico y el flujo de las mercancías.

En ese marco, la primacía de los procesos de mercantilización empobrece las posibilidades biográficas de los objetos (Kopytoff, 1986), los cuales quedan reducidos al estatuto de meras mercancías, limitándose cualquier otro plus de sentidos (Margulis, 2009). A diferencia de las historias mixtas del sistema sociotécnico rurbano, donde los procesos de mercantilización coexisten con procesos de singularización y personalización asentados en esquemas de valor alternativos, las historias de las tecnologías modernas son inicialmente reducidas a una única y escueta fase mercantil seguida por un estado terminal donde una vez desechado, el objeto queda formalmente condenado a la categoría de residuo inservible y despreciado²³¹.

²³¹ Si bien escapa a nuestros objetivos el análisis de los procesos de remercantilización de aquellos objetos formalmente declarados como terminales, a partir de los avances hasta aquí esbozados vale recordar que según Kopytoff (1986) la mercantilización es sólo una fase en la historia o biografía de las cosas. Así, una misma cosa puede ser mercancía en un momento, pero no en otro o ser vista simultáneamente como mercancía por una persona y como algo distinto por otra. Esto depende, dirá el autor, del “régimen de valor” dentro del cual es clasificada; esto es, el conjunto de criterio a partir de los cuales se define su intercambiabilidad en un contexto social e histórico particular. Llevado este planteo al tema/problema de la basura en la ciudad, podemos suponer que con el acto de arrojar los objetos a la basura, se estaría clausurando la posibilidad de su mercantilización. Sin embargo, al ser recolectada por los actores rurbanos es resignificada y mediante a partir de la mediación de distintas prácticas vuelve a tener valor de uso y valor de cambio. Es decir, los carreros son los que con sus clasificaciones materiales, atribuyen a la basura sentidos y valores, además de pautas y prácticas para su circulación, esto es, le confieren otros significados. A los fines de profundizar sobre los aportes y potencialidades de los planteos y categorías de Kopytoff, puede consultarse la ponencia “El sistema de objetos rurbano, notas para su conceptualización y análisis. Acerca de la biografía del objeto y los procesos de mercantilización y singularización” (Galimberti, 2012). En línea: <http://alaic2012.comunicacion.edu.uy>

3. Des-calificaciones estético/higiénicas. Peligro y pureza en los sistemas sociotécnicos

En el marco de esa vorágine de evanescencias, lo antaño condenado a la obsolescencia y lo recientemente desechado si no es revalorizado como “patrimonio” o “antigüedad”, se convierte en un problema que desconcierta. ¿Qué se hace con los objetos viejos y los trastos inservibles? En la ciudad no hay tiempo para la melancolía o el hastío vital, pues todo se mueve ininterrumpida y velozmente hacia la renovación incesante. Cuerpos inertes que trastocan el buen orden urbano, estas fantasmagorías del capital y del consumo deben ser excluidos, escondidos, enterrados, destruidos, invisibilizados. Se elimina su presencia volviéndola ausencia. La sociedad se reorganiza y reordena, desalojando la materia vieja e inservible en múltiples actos de limpieza (Giucci, 2007).

Siguiendo los aportes de Lucca Reis Costa (2007), podríamos decir que la negatividad atribuida a todo aquello considerado un desecho, pero también a aquellas cosas clasificadas como viejas u obsoletas puede desdoblarse en dos dimensiones. Por un lado, son elementos dotados de cualidades despreciables, asociadas a lo inútil, improductivo, inseguro y peligroso, y, al mismo tiempo, un lugar que se mantienen a distancia. Esta relación social con la basura y lo viejo -el deseo de mantenerlos distantes y el miedo a identificarse con sus significados- produce un modelo de acción pública que consiste en esconderlos y alejarlos del centro urbano. Llevado al análisis de políticas públicas específicas, ese esquema de relación promueve intervenciones higienistas que, tras el ideal de una ciudad impecable, buscan remediar la suciedad e implantar la pulcritud. Plantean, en última instancia, una contundente ruptura con el pasado que tenazmente se niega a desaparecer (Peralta, 2010).

En este sentido, pareciera que los elementos obsoletos y residuales suelen ser considerados como desorden, representan el caos, las impurezas o lo “indeseable”. Siguiendo a Mary Douglas (1973), advertimos que estas asociaciones dan cuenta de particulares concepciones sobre otras esferas de lo social. De hecho, el peligro de contaminación y la suciedad remiten en última instancia al nexo entre orden y desorden. Frecuentemente heredados y autoconstruidos, gestados bajo una lógica que privilegia la simultaneidad y coexistencia de lo viejo, lo nuevo y lo reciclado, los

carromatos rurbanos traen a la ciudad -espacio del progreso y del olvido del pasado- las huellas de una memoria y unas matrices culturales que formadas en el pasado, continúan operando como efectivos elementos del presente, a la vez que se proyectan al futuro. Esto es, emergen como una suerte de palimpsesto con múltiples inscripciones temporales que se funde y confunden, se hibridan y yuxtaponen trasgrediendo los deslindes modernos que niegan el pasado y exaltan el futuro, que celebran lo nuevo y dictaminan la obsolescencia de todo aquello que no se ajusta a los cánones técnicos, estéticos-higiénicos vigentes y los cuasi sacros imperativos de progreso.

Asociados al pasado pero también fuertemente ligados a los desperdicios generados por el consumo urbano, las asociaciones de impureza, desorden y contaminación se transportan a los actores rurbanos, sus actividades, cuerpos y objetos. En este marco, las acusaciones que resaltan el carácter peligroso de sus prácticas y sistemas sociotécnicos refieren en general a los riesgos de la salubridad humana y medioambiental, pero aluden también al progreso alcanzado por la ciudad. Pues las creencias de contaminación, advierte Douglas (1973), se vinculan de manera análoga a una visión general del orden social. Lo viejo y lo sucio ofenden el orden, consisten esencialmente en desorden. Al expulsar lo viejo y desalojar los residuos de la ciudad, las políticas públicas deseosas de una ciudad impecable y resplandeciente, la higienizan y decoran, reordenando positivamente el entorno racional.

Ahora bien, ante esta matriz urbana moderna que niega el pasado y exalta el futuro; que descalifica lo viejo, desprecia sus propios residuos y se fascina por la innovación permanente ¿qué puede valer un carro tirado a caballo que además de arcaico, ha sido reapropiado partir de un sinfín de residuos urbanos? ¿Cómo puede competir un carromato y un matungo con la “novedosa” motocarga mecánica “especialmente diseñada” para cartoneros? A continuación analizamos las descalificaciones operadas sobre los sistemas sociotécnicos que llaman nuestra atención. Des-calificaciones que, como ya mencionáramos, resultan de la aplicación efectiva de los marcos normativos y técnicos urbano vigentes que buscan garantizar la coherencia y correspondencia entre los sistemas sociotécnicos y los valores e intereses afines a la racionalidad moderna dominante y sus imperativos de progreso.

3.1 Viejos, feos y sucios. La rurbanidad que contamina

“En el centro la gente siempre ha sido muy discriminativa. Por el sólo hecho de andar en carro ya sos mal visto, maltratado. Sos un asqueroso, sos la peor persona del mundo, la más fea y sucia sólo por ser ciruja. En cambio con la moto te miran con otra cara, cambia mucho. Pareciera que andas más linda, más limpia, más arreglada por más que nosotros siempre andábamos limpios en el carro. Antes en el carro la gente era como que te miraba con otra cara o directamente no te miraba...” (Lorena, 2012). Como advierte Lorena y en consonancia con los planteos precedentes, bajo el esquema de valor urbano dominante el carromato tracción animal es generalmente descalificado; junto a él sus conductores también son acusados de ofender la urbanidad y el espacio público. A nivel normativo el sistema sociotécnico rurbano deviene “ilegal” pues su sola presencia en el microcentro de la ciudad implica la contravención de ordenanzas y decretos oficiales que lo prohíben, a la vez que sancionan la falta de medidas de seguridad mínimas exigidas. A nivel técnico-mecánico es también rechazado pues se sustenta en un conjunto de saberes y habilidades consuetudinarias y un sinfín de materiales reciclados de dudosa procedencia. En ese marco, se cuestiona su calidad, precisión y exactitud técnica, catalogándose de “imperfecto”, “ineficiente” e “improductivo”. Descalificada su configuración técnica-mecánica, carro y caballo se consideran intrínsecamente “precarios”, “inseguros”, “amenazantes” y “peligrosos”. Pues se los acusa de generar accidentes, entorpecer el tránsito y poner en riesgo el bienestar de los transeúntes y automovilistas que diariamente recorren la ciudad. A los descalificativos técnicos y normativos, cabe agregar un conjunto de imputaciones relativas a sus desajustes estéticos e higiénicos. “Feos” y “sucios”, “hediondos” y “destartalados”, los carros tirados por caballos están hechos con elementos reciclados, se alimentan con residuos orgánicos inutilizados y transportan los desperdicios de la ciudad. Transgreden todo los cánones del buen gusto ciudadano, traspasan los disciplinados umbrales perceptivos de todos y cada uno de los cinco sentidos. Se constituyen en una potencial amenaza para la salubridad humana y medioambiental, una impugnación directa a las promesas de progreso y la lógica capitalista que aparenta agotar la realidad de lo actual (Martín Barbero, 1987).

Víctor fue el último en recibir un zoótropo. Tras recibir la moto se negó a entregar su caballo alazán de 14 años. Actualmente y pese a los llamados de atención que frecuentemente le realizan desde el PRU, Víctor conserva ambos sistemas sociotécnicos. Usa la moto para circular por el microcentro; con su añejo carro de metro recorre las demás calles de la ciudad y en ocasiones, pese a los controles y prohibiciones, también ingresa al centro citadino. *“Si se me rompe la moto ¿qué hago? Ellos [por los responsables del PRU] no tienen respuesta para eso. Yo les dije que me iba a meter al centro con el carro de vuelta, yo preciso trabajar, rebuscármelas [...] No me lo pueden impedir, si usted ahora va al centro a la noche y es increíble la cantidad de carros que andan a una cuadra de la plaza. Tanto lío que no nos dejaban entrar y ahora andan carros otra vez por todos lados...”*, dice Víctor (2012) dejando entrever el carácter oscilatorio y flexible, muchas veces contingente y ambivalente, del ejercicio y aplicación concretos de las ordenaciones estatuidas por el PRU.

Retomando el eje analítico que nos convoca, advertimos que el tema de la “limpieza” ha sido un tópico recurrente en las sucesivas entrevistas. Pues, en más de una ocasión, Víctor manifestaba con cierta zozobra los cometarios que “la gente del centro” le hacía respecto de las condiciones de confort, higiene y limpieza que suponían le proporcionaba el nuevo móvil urbano. *“Cuando Ud. sale con la moto al centro se da cuenta que la cosa cambia... Ya no es lo mismo que cuando andábamos en el carro, ha cambiado en el sentido de que como me decían vez pasada una gente ‘ahora Ud. anda más limpio’. ¿Cómo más limpio?, les decía yo porque no entendía en qué sentido me lo decían, a que se referían porque para mí la limpieza siempre fue la misma. Yo nunca anduve mugriento, nunca anduve sucio arriba del carro. Pero entonces ellos me decían que queda más lindo uno en la moto. Y ahí entonces ya no me gustó mucho ¿qué me quieren decir entonces? No, que es más cómodo, más confort me dicen. Será más cómodo para ellos porque ellos lo que quieren es sacar los carros del centro pero no es así, si yo en el carro jamás anduve mugriento ni sucio, siempre anduve limpio, toda mi vida en el carro tranquilo y esto no me va a cambiar...”* (Víctor, 2012).

Salvo las “escasas” referencias a las condiciones insalubres y los riesgos sanitarios en que los actores rurbanos realizan sus prácticas de reciclado, evidenciadas especialmente en sus viviendas y barrios (espacios donde se clasifican, acopian y descartan los residuos)²³², en general los agentes modernos aluden a la profanación de la pulcra postal citadina: quejas por malos olores generados por el bosteo de los animales, residuos desperdigados por las calles, entre otros. Al respecto, el “Gringo” comentaba: *“Llegas al centro y tenés problemas, siempre en algún lado tenés problemas en ese recorrido. Vez pasada paré frente a un negocio y justo al animal se le dio por orinar y ya sonamos. Salió una vieja medio chicharrona y llamó a Tránsito, vinieron los milicos y me corrieron a la mierda [...] yo le he dicho a la gente que se enoja porque la yegua hace las necesidades, les digo dígame donde venden pañales para irle a comprar...”* (2008).

Las descalificaciones estético-higiénicas que aluden a la peligrosidad y los potenciales riesgo de contaminación vehiculizados en los carros y caballos rurbanos, abonan su inhabilitación para transitar por el espacio citadino. En este sentido, funcionan simultáneamente como prácticas de saneamiento pues limpian sus calles de las ambigüedades y contradicciones que amenazan la aparente estabilidad del orden vigente y su legitimidad siempre en disputa. Los peligros de contaminación y suciedad, importa recordar, son el producto secundario de una sistemática ordenación y clasificación de la materia, en la medida en que el orden implica el rechazo de toda forma y expresión inapropiada (Douglas, 1973). En este sentido, existe una nota común entre los carromatos tracción animal y los residuos urbanos: ambos representan las impurezas “indeseables”, ambos han sido desechados por obsoletos e inútiles, no se ajustan a las prescripciones estético-higiénicas, remiten al pasado antaño o recientemente superado.

²³² Estudios locales muestran que las repercusiones mediáticas y los discursos e intervenciones municipales relativas al tema/problema de la basura en la ciudad, en general presentan a los carreros como responsables o generadores de problemas medioambientales antes que como sujetos permanentemente expuestos a riegos sanitarios de diversa índole (Carlosena, 2009; Demarchi, 2014). En ese marco, los carreros son generalmente acusados de generar microbasurales en distintos puntos de la ciudad, desparramar residuos en veredas y calles, ensuciar el espacio público con el estiércol y la orina de sus equinos, contaminar el ambiente con olores nauseabundos, etc.

En el marco de la tensión que nos convoca, la condición de obsoletos e inservibles -importan remarcar- remite en última instancia a la máxima moderna que niega el pasado y exalta el futuro. Así, las acusaciones que versan sobre inadecuaciones estético-higiénicas suponen, en última instancia, una impugnación contra los vestigios de un pasado que se resiste a ser borrado. Indisciplinados y desajustados, los carromatos reciclados tirados por caballos urbanos subvierten las distinciones y clasificaciones que sostienen el buen orden citadino, lo profanan (Douglas, 1973). Esa contaminación, por tanto, debe ser evitada y/o subsanada.

Fantasmas del pasado y enemigos del progreso, los carromatos con sus estéticas de bricolaje, su galope desparejo y lento son una “llaga”, una “herida abierta” de la “ciudad visible” que según versa el audiovisual inicialmente citado, entorpecen su resplandeciente crecimiento. Pues, a nivel técnico-material pero también simbólico el sistema sociotécnico urbano deja entrever una cara de la ciudad que es sistemáticamente invisibilizada por el orden urbano moderno. Su sola apariencia hace visible la presencia y persistencia de otros tiempos y ritmos, otras lógicas de intercambio y sociabilidad, otras maneras de ser y de estar en la ciudad. Bajo formas y expresiones diversas y con distintos niveles de intensidad, los carromatos tracción animal traen al espacio citadino los vestigios de un pasado antaño y recientemente desechado que se niega a desaparecer. “Reapariciones” que, en último término, perturban y atormentan las certezas y profecías urbano modernas, los anhelos e ilusiones de progreso.

3.2 Pobres, pero lindos. Zoótropo, impacto visual e ilusiones de progreso

“Lo material, lo que está a la vista, lo que impacte visualmente pareciera que es lo que realmente les importa, nada más. El impacto visual, ese es el foco de la propuesta” (PT-mecánico PRU, 2012). Desde esta perspectiva, las acusaciones que recalcan sobre los desajustes estético-higiénicos del sistema sociotécnico urbano buscan sanear el espacio citadino de todo vestigio pasado que se interponga en el camino del progreso. A fin de salvaguardar la legitimidad del orden vigente, promover y fortalecer el proyecto moderno y mantener vigente la creencia en el progreso, los discursos pero también las acciones de los agentes modernos refuerzan

la mirada dualista excluyente que exalta y celebra la difusión e introducción de innovaciones tecnológicas, a la vez que estigmatiza y rechaza todo aquello que remita al pasado. En ese marco, las producciones discursivas y los cursos de acción adoptados dentro del PRU se posicionan a favor del zoótropo, proponen una política orientada a sustituir los carros tirados por caballos por novedosos móviles urbanos. En la práctica, vimos, el proceso de trasvase tecnológico nunca se realiza de manera cabal; es siempre más bien parcial y ambivalente. *“Uno podría aplicar con más fuerza la normativa vigente y sacar todos los carros, pero generaría inevitablemente un nuevo problema social [...] nunca aplicamos de todo la ley por así decirlo, somos súper flexibles...”*, reflexionaba la Coordinadora del PRU (2012) dejando entrever el carácter, muchas veces, “impracticable” de las prescripciones y ordenamientos que guían el accionar de la política pública destinada a la rurbanidad. Los límites de la propuesta, su inevitable des-realización e implementación contradictoria en la práctica.

“El zoótropo es una alternativa superadora y viable movida por el convencimiento de modificarle la vida a la gente [...] La presencia de este objeto tecnológico generó un fenómeno estético y ético increíble. Les permite encontrar un nuevo paradigma a sus vidas...” dice el Dir. del Instituto L. Da Vinci (2012) respecto de las bondades y beneficios del nuevo móvil urbano. En consonancia, la Coordinadora del PRU sostiene que desde su génesis misma del zoótropo fue pensado como *“la evolución del animal, un movimiento que lo supera. Representa el pasaje del caballo a la moto, una máquina tecnológica superior por donde se la mire”* (2012). Esperanzadoras, optimistas y confiadas, las voces oficiales apelan a imágenes, ideas y sentimientos que ubican a la “aparente” “innovación” como parte de los deseos e ilusiones “naturales” de una ciudad que aspira al progreso y mira hacia el futuro. Augurios y promesas que fomentan y refuerzan la validez de los novedosos sistemas sociotécnicos, promoviendo su aceptación, ya no como una opción sino como un imperativo de indudable positividad, pura bondad y bendición.

En ese marco de confianza e hiperoptimismo, el zoótropo es ante todo una tecnología “nueva”, “innovadora”. Lo nuevo, señala Cabrera (2006), funciona como un valor incuestionable que hace bueno, por sí mismo, a los objetos, prácticas y

actores sociales que lo impulsan. Novedad y bondad son, en este sentido, sinónimas. Además de su condición de tecnología “novedosa”, el zoótropo se adecua a las normativas que regulan el tránsito urbano, es “legal” y está oficialmente habilitado. Diseñado y construido por un conjunto de técnicos experto a partir de conocimientos y procedimientos especializados, el nuevo móvil urbano se presenta asimismo como una tecnología técnica y mecánicamente “superior”. “Seguro”, “eficiente” “veloz”, “ágil” y “productivo”; además de “solucionar” los problemas generados por el sistema sociotécnico urbano, incidiría en el desarrollo de las actividades de rebusque “optimizando el uso del tiempo”, “maximizando productividad” y “mejorando la calidad de vida” de los actores urbanos. Además de ser “legal” y “superior”, desde la perspectiva de los agentes modernos, el zoótropo es “bello”, “limpio e higiénico”.

“Los inconvenientes con los carros circulando en el centro tienen que ver con la seguridad y la cuestión de la imagen también [...] La moto produce un impacto visual distinto, es más linda, higiénica, se ve mejor a la vista. Los vecinos a partir de que los recuperadores empezaron a usar las motos los miran de otra forma, nos llaman vecinas para que les mandemos a ‘los chicos de las motos para que les retiren la basura’, nunca nos han llamado antes para que les mandemos carros, pónelos. Para nosotros la moto produce un impacto visual diferente y mayor aceptación...”, expresa la Coordinadora del PRU (2012) respecto de las cualidades estético-higiénicas del nuevo móvil urbano y los cambios que implicó en términos de las reacciones y relaciones que los vecinos establecen con los excarreros, devenidos zootroperos.

“Cambió mucho el trato de la gente desde que tenemos la moto”, dice Lorena. “Antes ni nos miraban o siempre nos decían algo, alguna puteada siempre te ligabas en el carro ‘negros de mierda, sucios, vagos...’. Y ahora por ahí la gente misma se acerca cuando antes nadie se te acercaba o se cruzaban de vereda cuando te veían venir. Ahora te miran, te preguntan acerca de la moto, te saludan, hasta te felicitan en el centro. Cambia mucho la forma en que te ven, es como te respetan un poco más, como que pasas a ser parte de la gente, digamos. Es como que ya no te ven como ciruja aunque vos sigas siendo ciruja [...] Si te pones a pensar, yo creo que lo que los cambio es la limpieza que ellos dicen porque por más que nosotros salíamos

limpios en el carro siempre un poquito te ensuciabas y por ahí la gente se fija mucho en eso. O que el animal hacía caca y eso a la gente le molesta. En cambio ahora con la moto es como que es más higiénico en ese sentido, tanto para nosotros como para la gente que nos mira” (2012).

Como deja entrever Lorena, las cualidades estético-higiénicas del nuevo móvil urbano son celebradas por los representantes del Estado y la opinión pública. Para los carreros más importante que la higiene ha sido el impacto que ésta ha tenido en términos de un reconocimiento social distinto que los habilita y autoriza a circular por la ciudad y los absuelve de las situaciones de discriminación frecuentemente vivenciadas con el carro. *“Lo bueno de esto -dice Marcelo- es que ahora ya no nos molestan como antes, ya no nos paran los de Tránsito y podemos trabajar un poco más tranquilos”* (2012).

Así, el aspecto atractivo y limpio del zoótropo sumado a la superioridad mecánica, agilidad y seguridad técnica son cualidades altamente valoradas que repercuten sobre los usuarios, absolviéndolos de las acusaciones y estigmatizaciones antes adscriptas a su condición de carreros. El empleo del zoótropo, en este sentido, facilitaría una suerte de purificación y descontaminación del actor rurbano quien a pesar de continuar trabajando en idénticas condiciones, por haber aceptado una tecnología acorde al código técnico dominante, gozaría de un renovado reconocimiento social. Con sus “flamantes” zoótropos “los carreros ahora sí estarán pipi cucú”, reza el titular de un periódico provincial²³³.

Montado sobre el novedoso “carro mecánico”, revestido en conformidad con los cánones estéticos urbanos dominantes el actor rurbano ya no trae a la ciudad -espacio de progreso- los lastres de un pasado vernáculo. La adopción del zoótropo es celebrada desde el discurso social dominante, pues se vive como el triunfo de lo nuevo sobre lo viejo. Es la máquina resplandeciente que se impone sobre el viejo carromato tirado por el lento y vetusto caballo. En ese acto “aparente” de erradicación y sustitución se concretan los imperativos del progreso: prima la lógica de sucesión, sustitución y superación; se avanza hacia adelante, se mira hacia el futuro. En línea

²³³ Hacemos referencia a la nota publicada por el periódico Día a Día, “Estos cartoneros ahora sí que están ‘pip’i cucú” (31/07/09).

con los intereses y valores modernos que orientan la intervención municipal, los ciudadanos modernos creen y confían en la ciencia y su materialización técnica; se sienten tranquilos y contentos ante el zoótropo pues lo consideran parte del necesario y felizmente inevitable avance tecnológico. Así, a los ojos de los buenos ciudadanos modernos la presencia de los zoótrofos en el microcentro citadino funciona como acción confirmatoria de que la ciudad “visible” progresa; avanza sobre la ciudad “oculta” y la transforma; se mueve hacia adelante, se renueva, crece, apuesta al futuro, progresa. En este sentido, la ilusión urbana moderna se mantiene vigente, por tanto, en un “hacer como si” que omite e invisibiliza el carácter parcial e imperfecto de la experiencia rurbana que puede adoptar la tecnología moderna, sólo a condición de reinventarla y contradecir sus prescripciones adjuntas; rururbanizala.

Apropiaciones rurbanas. La re-vuelta de lo viejo y lo nuevo

“Los jóvenes tenemos más predisposición a aceptar la moto que la gente grande porque a ellos les cuesta mucho más. Por ahí, nosotros los jóvenes buscamos más cosas nuevas porque si a mí me ponen el carro y la moto a mí me va a atraer la moto. Pero eso no quiere decir que dejaría para siempre el carro o que nunca jamás me subiría...” comenta Lorena (2012), quien a pesar de estar “chocha” con su “nuevo” móvil urbano no se deja por éste obnubilar.

A contracorriente de los imperativos de progreso que promueven una acción de erradicación y remplazo fundada en la incuestionable supremacía del móvil mecánico, los actores rurbanos -advertíamos- no poseen las condiciones ni la voluntad manifiesta de renunciar a sus carros y caballos. Para ellos una cosa no supera ni suplanta a la otra. *“Cuando me dieron el zoótropo me dijeron que no podía usar más el carro, sino me lo quitaban”,* dice Pepe (2012), arrepentido de haber vendido su caballo. *“La mayoría de las personas usan las dos cosas, acá mismo en el barrio la mayoría que tiene el zoótropo, también usa el carro”,* agrega. Como expresa Pepe, quienes aceptaron y adoptaron las motocarga simultáneamente -salvo tres casos- se negaron a dejar sus carros y caballos. Consultados al respecto, los actores sostienen que se trata de “dos cosas totalmente distintas”, siendo sus implicancias funcionales y simbólicas igualmente disimiles. *“A mí me sacan el carro*

y el caballo y me muero de pena porque es toda una vida para mí. Si me dieran a elegir me quedo toda la vida con el carro. Salgo obligadamente con la moto, la agarré porque tenía miedo que no me dejaran entrar más al centro, pero sino me quedo con el carro. Es más cómodo, más vida y tengo más trabajo. Yo empecé a salir con el zoótropo y lo único que hago es cartonear nomás. Yo con el carro hacía changas, arena, escombros, de todo, tenía más vida con el carro, yo en general al carro lo trabajaba más” (Víctor, 2012). El vínculo histórico con el animal y el plus de sentido que excede la mera instrumentalidad, son factores que habitualmente impiden la comercialización o el remplazo de los carros y caballos por otros medios. Soportes de la memoria rurbana y compañeros de vida, los carromatos son piezas fundamentales del patrimonio familiar. Condensan experiencias y anécdotas, sentimientos y emociones, y poseen -a diferencia del zoótropo- una funcionalidad y una adecuación sociotécnica que permite realizar múltiples rebusques.

Ese vínculo histórico y ese plus de sentidos, sumado a la incapacidad de los actores rurbanos de subordinarse completamente a las prescripciones del orden urbano vigente y su tendencia a mesclar y yuxtaponer formas y expresiones distintamente datadas, promueven una particular apropiación del zoótropo. El reconocimiento de la naturaleza bifronte de las tecnologías, dirá Feenberg (2012), es lo que permite visibilizar esas prácticas de reapropiaciones y resignificación desplegadas por los actores legos en sus vidas cotidianas. Pues, siguiendo sus planteos advertimos que más allá de los imperativos modernos inscriptos en el móvil urbano y prescriptos por sus dispositivos de disciplinamiento adjunto, los actores rurbanos se relacionan con el zoótropo integrándolo a su mundo vivido, y en ese marco, éste es adaptado a las significaciones -por caso, relativas a la temporalidad rurbana- que ordenan su existencia cotidiana.

Mientras que para el personal actuante del PRU y los ciudadanos modernos el trasvase tecnológico y el remplazo del carromato tracción animal es una medida apropiada y conveniente, justa y correcta; para los actores rurbanos ambos sistemas sociotécnicos pueden coexistir sin traumas. Así, frente a los imperativos de renovación fascinados por lo nuevo, la sucesión y el avance permanente, los actores rurbanos contraponen su tendencia a mesclar y yuxtaponer, en un orden de simultaneidades y

coexistencias, saberes, objetos, lógicas, valores e intereses incompatibles desde la racionalidad dominante. En ese marco, aceptan el zoótrolo y conservan el carro. Emplean ambos artefactos de manera simultánea; integran, funden y confunden lo nuevo y lo viejo, lo moderno y tradicional, lo urbano y lo rural. Así, por ejemplo, a la hora de reparar el zoótrolo recuperan sus prácticas mecánicas de bricolage, sus procesos de personalización y decoración característicos, sus patrones de usos múltiples y grupales, entre otras apropiaciones que motivadas por la necesidad y el deseo, la imaginación y la inventiva, dan como resultado soluciones sociotécnicas híbridas apropiadas a los estilos de vida, representativas de las historias locales y depositarias de importantes significaciones socioculturales (García Canclini, 1997).

Desalentadas y negadas por los agentes modernos, esas prácticas son en términos de Sarlo (2009) los testimonios de una cultura-otra no como expresión autónoma, sino en intersección permanente con la cultura dominante oficial. Expresiones que remiten a otro mundo de significaciones, susceptibles de ser reconocidas y reconstruidas en las prácticas reparación y adecuación tecnológica, los usos y funcionalidades, las mezclas e hibridaciones de saberes, materiales, ritmos y sentidos que los sectores subalternos despliegan cotidianamente.

Afin de proteger y mantener la validez de los patrones urbanos vigentes (normativos, técnicos, estéticos) desde el PRU los procesos de apropiación y readecuación urbanas son vedados aun antes de adjudicar los vehículos. *“El zoótrolo no puede ser modificado”* estipula el reglamento oficial. Queda expresamente prohibida toda intervención técnica que no cuente con autorización previa, el adjudicatario está obligado a *“mantenerlo en las mismas condiciones en que lo ha recibido y usarlo “exclusivamente para el fin laboral de la recuperación de materiales reciclables”*²³⁴. Como ya advirtiéramos, dichas prescripciones sólo se cumplen parcialmente y están, en general, sujetas a ajustes y revocaciones ad hoc tendientes a garantizar la adopción del nuevo móvil urbano. La suspensión momentánea del carácter prohibitivo de las cláusulas, deja entrever que en la práctica y a los fines de ser aceptada, la política pública debe necesariamente flexibilizarse y

²³⁴ Hacemos referencia a las prescripciones incluidas dentro del “Protocolo de uso del zoótrolo”, ya citado y adjunto en el anexo digital.

des-formalizarse como condición sine qua non para instalar y sostener su propuesta sociotécnica.

Asociadas al “atraso” y significadas como un indicador de “involución”, las reapropiaciones rurales se prohíben institucionalmente. Obsesionada por el orden, las distinciones y clasificaciones, la racionalidad moderna que moldea la iniciativa municipal descalifica las intervenciones rurales. De esta manera -priorizando el resguardo de la cualidad estética higiénica del móvil urbano por sobre la necesidad de subsistencia del actor rural- la política pública busca controlar y eliminar los potenciales desordenes y contaminaciones rurales. Una pulcra medida que se asegura que los zoótrofos continúen sirviendo a los intereses y valores dominantes, y que, simultáneamente, busca mantener intacta la estética moderna que promueve y legitima la creencia en el progreso anhelado; que a la vez que desecha lo viejo y glorifica lo nuevo; niega el pasado y exalta el futuro. Bajo ese halo de ilusiones y promesas, la ciudad “visible” aparentemente progresa.

4. Tiempo productivo y tiempo social. Expropiación y escamoteo

Ahora bien, hasta aquí vimos como los imperativos de progreso se cristalizan e inscriben en la configuración técnico material del zoótrofo y desde allí haciendo especial hincapié en criterios técnicos, estéticos e higiénicos descalifican al carromato tracción animal, en pos de validar su erradicación y sustitución. A continuación, abordaremos la dimensión de los usos y funcionalidades asociadas a uno u otro sistema sociotécnicos. En este caso, las tensiones temporales ya no remiten exclusivamente a las características técnico-materiales (criterios mecánicos, estéticos, etc.), sino a las concepciones y experiencias temporales que atraviesan y moldean sus respectivos patrones de usos y que remiten, en última instancia, a disímiles “ritmos de vida”. Esto es, los sistemas sociotécnicos distintamente fechados conllevan inscripciones y prescripciones temporales que promueven formas particulares de organizar y experimentar el tiempo. Habilitan sistemas de acciones más o menos racionalizados, rutinas, ritmos, velocidades, entre otros indicadores temporales promovidos en uno u otro caso.

Las zonas iluminadas de la ciudad son sede por excelencia de los imperativos temporales que marcan la modernidad y el progreso. Además de venerar lo nuevo, la renovación y el avance permanente, son los espacios del tiempo abstracto, cuantitativo y veloz asociado a la maximización de la producción y las ganancias. Allí “el tiempo es dinero”, su empleo por tanto debe ser controlado. Cálculo, eficiencia y velocidad son algunos de los criterios que moldean el “buen uso del tiempo”, óptimo y productivo que se orienta hacia el progreso. Las zonas opacas -por caso, los barrios donde se localiza gran parte de los actores urbanos- en general se rigen por una temporalidad mixta que no se subordina totalmente a los mandatos del progreso. Allí, el avance y lo nuevo coexiste con lo viejo y lo reciclado en un orden de simultaneidades donde priman las mezclas e hibridaciones. Del mismo modo, frente a los imperativos de progreso que postulan la optimización del tiempo con fines productivos y limitan la temporalidad vital al tiempo laboral, los actores urbanos contraponen una experiencia temporal más ancha. Un “estar nomás” (Kusch, 1999) donde la velocidad y la lentitud, el trabajo y el ocio, el pasado y el futuro se complementan en constante tensión. En ese marco, la percepción y vivencia del tiempo es más densa; se habita, se contempla y hasta se disfruta. Hay tiempo para todo, siempre hay tiempo. La gente a veces está preocupada y apurada; otras simplemente está, “está nomás”.

En la ciudad el tiempo del progreso convive con otras temporalidades y desea disolverlas. Pues en su afán de dominio, la racionalidad instrumental que se impone busca homogeneizar y sincronizar todo bajo la égida de la competitividad. Así como excluye el pasado y lo viejo; tampoco concibe la lentitud, la tranquilidad y/o la quietud. La parsimonia urbana contrasta con la vorágine urbana; desmiente su buen orden y ritmo. El trasvase tecnológico -la sustitución del lento carromato por un novedoso móvil mecánico, veloz y ágil- emerge como solución capaz de promover un paulatino disciplinamiento del uso del tiempo laboral y social, acorde a los valores e intereses de una ciudad moderna que mira hacia el futuro y anhela el progreso.

A continuación, entonces, recuperando las concepciones y experiencias temporales que priman en uno y otro espacio, intentaremos desentrañar cómo se organiza y en función de qué variables se ajusta el tiempo cotidiano en uno y otro caso. Esto es, nos

interesa reconocer las rutinas, velocidades, ritmos y demás variables temporales que moldean los patrones de uso de los respectivos sistemas sociotécnicos. Para ello hacemos especial hincapié en la temporalidad que circunscribe y moldea las prácticas (laborales, lúdico-recreativas, etc.) que los tienen como protagonistas. En primer lugar, abordamos las rutinas rurbanas que circunscriben el uso del carromato tracción animal; posteriormente nos adentramos en las inscripciones temporales materializadas en el zoótropo y prescriptas por sus dispositivos de disciplinamiento adjuntos; hacia el final, analizamos las tensiones que suscita su integración dentro de la condición de vida rurbana, las discontinuidades y destiempos que caracterizan su apropiación.

4.1 La rutina de las prácticas rurbanas, entre la previsión y la contingencia del diario vivir

En general, los carreros trabajan de lunes a sábado. Los domingos “son para descansar”, dicen al unísono. La jornada laboral comienza entre las seis y las siete de la mañana según la estación del año: en verano más temprano para evitar el calor de media mañana; en invierno entre las siete y las ocho por las bajas temperaturas. Salvo durante los “recorridos” (por el centro y demás barrios de la ciudad), las demás tareas se realizan en el marco de sus viviendas y patios, en sus entornos inmediatos.

Previo alimentar o llevar a pastar a sus caballos²³⁵, parte de la familia (en general, las mujeres acompañadas por sus hijos) comienza a “clasificar” los residuos recolectados el día anterior. La tarea consiste en separar y preparar los diversos materiales que, acopiados durante un lapso de entre quince y treinta días, serán comercializados en las chacaritas locales²³⁶. Además de clasificar, por la mañana

²³⁵ En invierno -cuando las pasturas en las zonas aledañas son escasas- los caballos son habitualmente alimentados en los patios de las viviendas donde se disponen fardos o rollos de alfalfa y/o bien se coloca maíz en tachos previstos para tal fin. Al llegar la primavera y en mayor medida durante el verano, los animales son atados y/o maneados en sitios baldíos aledaños a los fines que pascen (dependiendo el lugar de residencia, se eligen sitios baldíos deshabitados, espacios próximos a las vías del tren, orillas del río, entre otros).

²³⁶ Las tareas de clasificación suponen separar cada material y proceder a embolsarlo, apilarlo o enfardarlo según el caso. Los papeles y los plásticos se embolsan, discriminando papel blanco y papel de color. Los cartones se enfardan (se desarman las cajas, se apilan y atan con hilos o alambres). Los vidrios se rompen y apilan en algún recipiente o espacio especialmente dispuesto para tal fin (en

también suele realizarse un primer “recorrido” para recolectar alimentos. En general, se trata de un recorrido fijo -con paradas y horarios previamente estipulados- en el cual se retiran alimentos y residuos orgánicos que los “clientes”²³⁷ (verdulerías, carnicerías y panaderías) entregan exclusivamente al carrero en cuestión. Preparar a los niños para la escuela, limpiar la casa, realizar tareas de manutención del sistema sociotécnico, son otras actividades que se realizan de manera alternada, con más o menos frecuencia durante la mañana.

Ya por la tarde, a partir de las 16:30, algunos carreros comienzan los viajes al centro de la ciudad. En algunos casos éste será el primero de tres viajes diarios, finalizando el último a altas horas de la noche. Para otros, el recorrido comienza entre las 19 y 20, horario de cierre de los comercios. La cantidad de recorridos y el tiempo invertido depende de si se tienen o no clientes, la cantidad de carga recolectada, entre otras variables. En general, los recorridos que se realizan en el centro de la ciudad están sujetos al horario de apertura y cierre de los comercios y/o los controles y disposiciones de los organismos municipales (Edecom, policía de tránsito)²³⁸.

algunos casos se separan por color). En el marco de este proceso, se separa aparte todo aquello que pueda ser recuperado para uso doméstico.

²³⁷ “Cliente” es aquel comerciante, portero de edificio o vecino que previo acuerdo con el carrero les guarda exclusivamente los materiales. En general, los clientes se “ganan” con el tiempo, la constancia y la confianza, señalan los entrevistados. En este sentido, algunos carreros tienen “clientes de años”, quienes además de entregarles los residuos (orgánicos o inorgánicos) suelen “ayudarlos” dándoles ropa, muebles, utensilios y demás elementos en desuso. La relación con los clientes se define por la confianza y el compromiso sostenido. Aquellos carreros que tienen varios clientes, poseen un recorrido más organizado en términos espaciales y temporales. Pues, organizan el viaje en función de las paradas y horarios acordados con los clientes, quienes, a su vez, coordinan la entrega, agilizando considerablemente la tarea (por ej. suelen tener los materiales listos para su retiro, relativamente clasificados, etc.).

²³⁸ Como ya anticipamos, Edecom es el Órgano de Control Municipal encargado de los controles de tránsito en la ciudad. En el caso de los carreros, dichos controles se vinculan a la aplicación de la Ordenanza 184 y el decreto N°79/92, entre otras normativas vigentes. En general, los mecanismos de control y sanción se caracterizan por ser oscilantes, siendo en ocasiones más rigurosos (aplicación de multas y decomiso de animales), más laxos en algunos momentos e inexistentes en otros. Al respecto, Lorena nos comentaba lo siguiente: *“a pesar de que digan que sólo los zoótrofos pueden entrar al centro, los carros igual siguen entrando. Como que ya el control paró, no sé en qué momento irá a empezar de nuevo. Hubo un tiempo un control que se respetó y después de un tiempo ya no hubo más. Hoy si vos vas al centro a la nohecita está lleno de carros. Ya no está el control como hubo en otro momento. Por ejemplo el año pasado hubo un control como tres meses y por ciertos lugares no se podía andar. Si te metías venían los de Tránsito y te decían que te tenían que ir. Después ya se dejó de hacer. Lo que pasa que no pueden prohibir el ingreso a los carros porque la gente está trabajando...”* (2012). Pese a su carácter oscilante, la actualización y efectiva aplicación de controles opera en ocasiones como una variable que ordena y condiciona los recorridos, a nivel espacial y temporal.

Mientras realizan “el recorrido” habitual, los carreros también recogen lo que encuentran a su paso y les resulta de utilidad. También pueden conseguir una “changuita” ad hoc procurada por los propios vecinos (limpieza de escombros, venta de arena, tarea de jardinería, etc.) o recibir diversos elementos en desuso (ropa, muebles, utensilios varios, etc.). En este sentido, el recorrido diario cumple varias funciones y aunque esté relativamente pautado, está siempre abierto a las contingencias y sorpresas que depare el día a día.

Al regresar a sus hogares, desatan los caballos, les dan agua, alimentos y los encierran en los corrales dispuestos en sus patios hasta el otro día. Cuando empieza a amanecer los gallos y cientos de pájaros del barrio anuncian un nuevo día. Lo ideal: que no llueva ni haya viento para evitar que los carros cargados de materiales se humedezcan y los materiales se desparramen.

Hasta aquí, entonces, podemos decir que las prácticas rurbanas poseen una rutina más o menos metódica que a pesar de tener cierta sistematicidad no excluye las contingencias ni las sorpresas. Se organiza en función de criterios ambientales (especialmente climáticos) y urbanos (horarios comerciales y controles institucionales), y su realización diaria trasgrede las clásicas demarcaciones entre lo laboral y lo doméstico, mezclando ambas dimensiones. La organización general del tiempo se relaciona con los procesos habituales del ciclo de trabajo y las tareas domésticas, las cuales en lugar de estar separadas, se combinan y yuxtaponen pues se realizan en un mismo espacio, de manera intermitente o simultánea. Son las 9 de la mañana, Claudia está clasificando residuos, separa los papeles de los plásticos, lo que no sirve lo deja a un lado. *“Esto después lo llevábamos al basural o lo quemamos”*, aclara. A unos metros, María -su vecina- tiende la ropa recién lavada en una soga lindante; mientras, intercambian mates y comentarios. Dentro de su casa, Carolina -su hija de 15 años- prepara el desayuno para sus hermanas; barre, sacude y ordena a las pequeñas que tiendan sus camas. Emiliano tiene 11 años, ensilla el caballo, ata el carro y parte a realizar el primer recorrido diario. Cuando regrese, llevará a sus hermanas a la escuela. Todo acontece bajo la mirada atenta de Claudia quien mientras trabaja, cuida a sus hijos.

Las observaciones y entrevistas realizadas nos permiten advertir que la notación del tiempo cotidiano que surge en el contexto urbano pareciera guiarse por una “orientación del quehacer” (Thompson, 1995), antes que por una lógica temporal cuantitativa y abstracta movida por una intencionalidad mercantil externa y ajena a la dinámica local inmediata. Ese particular transcurrir del tiempo laboral urbano - organizado en torno al desarrollo de un quehacer- remite a la realización de una necesidad constatada y circunscripta al aquí y ahora concreto. En ese transcurrir, el trabajo y la vida se entremezclan e intercalan sin mayores conflictos. No se perciben signos de apremio o apuro; “*se hace hasta donde se puede, después se sigue*” sin prisa. En los desplazamientos y gestos de los actores urbanos priman movimientos que aun siendo bruscos no parecen movidos por la premura y la falta de tiempo que caracteriza los desplazamientos urbanos. Siempre hay tiempo para un mate, una charla con la vecina, un momento de silencio sin hacer nada. Mientras transcurre el quehacer, éste se alterna con instancias de ociosidad y socialización, pues el trabajo se funde y confunde con la propia vida donde no se busca hacer útil cada segundo, donde no se juega un uso compulsivo del tiempo²³⁹.

A pesar de tener una rutina más o menos estructurada, las labores urbanas se inscriben en una lógica temporal más ancha hecha de previsiones y contingencias, fuertemente enraizada en las condiciones concretas de existencia. Así, un viaje en carro, por ejemplo, a la vez que tiene un recorrido y un horario precisos, está surcado por imprevistos e improvisaciones que pueden desviar y reajustar el plan inicialmente pautado. La interpelación de un vecino que ofrece una “interesante” changuita, la entrega de un mueble en desuso, el pedido de auxilio de un colega que ha tenido un problema con su caballo, son factores que impiden una planificación precisa y taxativa de la jornada laboral. Las jornadas de trabajo puede alargarse o acortarse, empezar realizando una actividad y terminar realizando otra. Así, la mínima previsión

²³⁹ Como ej. también podríamos mencionar que la gran mayoría de las entrevistas y observaciones realizadas en las labores de campo del presente estudio se realizaron mientras los actores urbanos trabajaban y/o en momentos de descanso intermedio. Esto es, en general las charlas se desarrollaron durante los viajes en carros, instancias de clasificación de residuos, reparación de carros, herrado de caballos, recolección de leña, entre otras tareas. Asimismo, también se compartieron mateadas, almuerzos y meriendas en el marco de las cuales se continuó dialogando e intercambiando apreciaciones relativas al tema/problema que guía esta investigación.

convive necesariamente con las contingencias que depara “la calle”, el “día a día”, la necesidad de rebusque y el carácter “relativamente independiente” de las prácticas.

Cuando la libertad y la tranquilidad no tienen precio

Cirujear y changuear con el carro, sostienen todos, implica un nivel de “independencia” relativa que “no tiene precio”. Sin patrón, ni formas de trabajo preestablecidas por otros, los actores rurbanos se sienten “más libres”. La independencia, reconocen, no es total. Si bien no existen condicionantes comunes a otro tipo de empleo, no se trabaja de manera completamente autónoma. Las labores de cirujeo, por ejemplo, están sujetas a condicionamientos institucionales y comerciales, tanto en la recolección como en su mercantilización donde deben seguir ciertos criterios de presentación impuestos por el comprador. La libertad relativa tiene también otra importante contracara: la precariedad y la discontinuidad características de estas actividades. Precariedad en tanto no se cuenta con ningún tipo de cobertura médica ni aportes jubilatorios y discontinuidad, relacionada al desconcierto diario de no saber qué deparará el día. *“Acá hay que andar siempre buscando la moneda, rebuscándosela todos los días”*, dice el Gringo (2008) con un tono resignado.

No obstante esto, no hay un solo caso que no mencione, exalte y enarbole el valor de la libertad como marca distintiva de sus prácticas de rebusque. Una “independencia” relativa que supone no tener patrón, horarios y modalidades de trabajo impuestas y fijas, a la vez que poder realizar distintos tipos de changas y rebusques complementarios. Al respecto, y a continuación de su frase anterior, el Gringo -ahora con un tono renovado teñido de cierto regocijo- nos decía: *“...lo lindo de esto es trabajar libre y decir bueno si un día me enfermo, me siento mal no voy a trabajar. Saber que yo me mando solo, trabajo solo, no tengo a nadie que me diga tenés que atar la yegua a tal hora, traer esto o aquello, no, no, nada de eso”* (2008). En consonancia, Don Marcos nos comentaba *“nunca me gustó ser empleado. A mí siempre me gustó trabajar por cuenta mía. Yo hago mi trabajo y si trabajo como yo y mi familia, es mi responsabilidad. A mí no me manda nadie. Siempre solo, de peón en el campo, con el carro en la ciudad vos te manejas a tu manera. Trabajo por cuenta mía. Entonces si llueve mucho ese día no se sale, se toma mate calentito y si un día*

me retobo acá nomás me quedo [se ríe]...no es fácil esta vida, no, pero es tan lindo tener algo para poder mandarse uno solo...” (2012). “Hace 25 años que hago este trabajo -señala Don Juan- a mí me gusta. Si yo no salgo a la mañana ando como enfermo. Estoy acostumbrado, nunca pensé en dejar esto. No, es lindo porque no tengo horario, no tengo patrón, no tengo que obedecerle a nadie. Si me mando una macana soy yo el responsable, tengo más libertad. Hay mucha gente que prefiere trabajar en el carro cirujeando antes que trabajar póngale en las obras. Porque en las obras ¿cuánto te pueden pagar? Póngale, \$100 por día y estás bajo patrón, tenés que cumplir horario. Y en el carro vos \$100 en medio día lo haces y sos dueño, nadie te obliga. Como que uno es más libre, es libre” (2012).

La independencia y la autonomía relativas asignadas a las actividades de rebusque está directamente vinculadas al goce de un margen de libertad invaluable. Decidir qué hacer, cuándo y cómo hacerlo. Libertad para disponer y organizar el uso del tiempo en función de las propias necesidades y deseos. Margen de libertad que se vincula con las instancias estrictamente laborales, pero que las excede y las sitúa en una concepción y experiencia temporal que incluye la vida social toda. En ese marco, el tiempo del trabajo entremezcla ritmos lentos y pausados, veloces y ágiles según las circunstancias lo ameriten. La actividad productiva se entrelaza con el descanso, la vida en común, las relaciones familiares y comunitarias, entre otras prácticas cotidianas que sobreimprimen otros ritmos y tonalidades temporalizantes.

En este sentido, entonces, podemos decir que la cotidianeidad rurbana entremezcla distintas dimensiones temporales en su diario vivir. Por un lado, encontramos las disposiciones del orden urbano disciplinario con sus horarios, exigencias secuenciales fuertemente estructuradas, límites muy precisos en los diversos ámbitos de la dinámica sociocultural (educación, comercio, burocracia, etc.), y, por otro lado, hallamos las marcas temporales de los procesos habitacionales propios de las barriadas rurbanas que venidas del fondo de otra memoria persisten en sus reiteraciones cotidianas idiosincráticas. El entramado temporal resultante, se configura como un tiempo memorioso, un raro híbrido que actualiza un devenir diferente (Camblog, 2007).

“Acá la vida es más tranquila”, señala Juana marcando distancia con los ritmos de vida citadinos atravesados por la velocidad, la exasperación y la impaciencia. En general, todos comparten esa percepción de un transcurrir más lento y sereno, todo es más “tranquilo” dicen al unísono. *“Todos los días son más o menos lo mismo, más bien iguales”*, dice el Gringo (2008), dando cuenta de un transcurrir sin demasiados sobresaltos y siempre circunscripto al entorno inmediato, el barrio. *“Toda gente conocida, de años. Es como una gran familia acá, nos cuidamos unos con otros. También tenemos nuestros problemas, pero acá todos nos conocemos y vecino con vecino siempre se ayuda...”* agrega Guatón (2008), quien ha vivido “desde siempre” en uno de los barrios ubicados sobre la margen norte del río Cuarto. En el barrio – aseveran todos orgullosos- siempre hay alguien a quien pedir prestada una herramienta, algún alimento para el almuerzo; alguien dispuesto a ayudar a reparar el carro, a compartir una changuita. Pedidos que se expresan como *“prestamos”* aunque se sabe de antemano que no habrá devolución, el favor es más bien el que se devuelve bajo otra forma y en un plazo no determinado: cuidar a los hijos, regalar la ropa en desuso, o retribuir con otros elementos comestibles cuando sean requeridos. Pero más allá de los bienes y/o servicios intercambiados, algo es seguro: en el barrio siempre hay alguien dispuesto a darle una mano a quien, como uno, *“se anda rebuscando la vida”*.

La “tranquilidad” y la sensación de “continuidad” referenciadas, importa resaltar, se observan no sólo en las acciones y gestos que componen las prácticas y secuencias laborales, sino también en el transcurrir de la vida diaria, ese acontecer situado en las veredas y callecitas de tierra irregulares que configuran la siempre difusa espacialidad barrial. Gente sentada y parada en las veredas, algunos comparten unos mates, otros conversan y nunca falta quien simplemente está ahí, en silencio. Perros, niños, bicicletas van y vienen por los pasillos y calles sin mayores sobresaltos. De vez en cuando pasa una moto, muy rara vez un auto. Los niños corren, saltan, pasean en ritmos variables de energía dispensada con gritos o murmullos, con juegos conocidos o por inventar. Los jóvenes eligen las esquinas, toman gaseosas, conversan y emiten algunos gritos dirigidos a ocasionales transeúntes. Música de fondo, alguna radio prendida. Apoyadas en un alambrado, un grupo de mujeres intercambia pareceres. En

sus patios algunos pobladores clasifican y acomodan residuos; en una casa lindante una mujer lava la ropa; a la par un vecino revoca una vieja pared. Los caballos parecen dormidos, están quietos al sol; a su alrededor las gallinas escarban y picotean la tierra buscando insectos. El repiqueteo de las herraduras anuncia el arribo de un carro cargado de materiales; mientras éste llega, otros salen rumbo al centro. El transcurrir cotidiano parece suspendido en una suerte de “dejarse estar” (Camblog, 2007) que libera el tiempo y distrae el rigor exigente del microcentro de la ciudad, por cierto ubicado a escasas diez cuadras de allí. Un devenir que visto a la distancia, sacaría de quicio a cualquier buen ciudadano apremiado por el tiempo y preocupado por el futuro. Pues, bajo la óptima urbana moderna, los cálculos mercantiles, científicos y administrativos, esa postal rurbana es una rémora al progreso. Una vil pérdida de tiempo, demostración de la flojera y holgazanería normalmente asignada a los actores rurbanos. Sin embargo, advierte Camblog (2007), ninguna de las personas que habita ese acontecer siente que “pierde tiempo”, al contrario, lo vive como un placer conseguido y como un logro gratificante. El “estar nomás”, el ocio y la tranquilidad no generan culpa ni desazón; detienen el tránsito, alargan las secuencias, inscriben un distanciamiento sarcástico con los transcurso acelerados.

Viajar en carro. Habitar el tiempo, vivirlo, sentirlo...

La temporalidad y las rutinas hasta aquí descriptas enmarcan y circunscriben la existencia del sistema sociotécnico rurbano. El uso del carro tirado por caballos se inserta en esa temporalidad mixta, que también ayuda a cocrear. Pues, esa concepción y experiencia temporal, a la vez que moldea sus patrones de usos (múltiples y grupales), es también fomentada y sostenida por el ritmo y secuencialidad inscriptos en el carromato. Su marcha lenta y prudente, su configuración material que facilita el contacto directo del conductor con el ambiente circundante (quien tiene un radio de visión amplio, una vivencia corporal densa e intensa) promueven una particular experiencia temporal difícil de lograr mediante el empleo de vehículos mecánicos (por caso, el automóvil). La especificidad de dicha experiencia radica no sólo en su condición de objeto biográfico que, como ya señaláramos con Morín (1971), funciona como testimonio directo de la trayectoria vital de su dueño; sino también porque

posibilita una experiencia temporal distinta de aquella prevista por los desplazamientos veloces de la modernidad cinética. Dentro del automóvil a alta velocidad, advierte Giucci (2007), el cuerpo está semiinmóvil, eufórico, sintiendo el vértigo del lanzamiento. Todo pasa velozmente, el tiempo y el espacio se consumen, se devoran para dar paso a lo nuevo, pasajero y fugaz. Desplazamiento acelerado que supone un permanente estar de paso, movimiento incesante que impide la contemplación distendida y que desprecia todo obstáculo capaz de interferir y detener la marcha. A la par de esta experiencia veloz y excitante; hallamos el desplazamiento lento y pesado del carro que se desliza al ritmo del galope discontinuo y cansado del caballo. Al son del repiqueteo de las herraduras sobre el asfalto, rienda en mano, el carrero y su caballo se entreveran con el viento y las rugosidades del camino. De tanto en tanto frenan y arrancan de nuevo, la dirección y marcha “se van viendo”, pues dependen de lo que depare el día, la suerte y las sorpresas que les guarde el destino. Una experiencia temporal que es intensamente sensorial, corporal y social; que remite, en última instancia, a un particular modo de vivir, de trabajar, de jugar, de estar juntos, de ser y de estar en el mundo. Al respecto, compartimos el relato del “Came” quien a raíz de sus anécdotas en carro, nos invitaba a pensar y reflexionar al respecto.

Como sus colegas, “Came” emplea su carromato tracción animal para un sinnúmero de utilidades, entre las cuales se incluye el salir a vacacionar junto a su familia. Así, año tras año, este joven carrero ata dos o tres caballos al carro, carga los bártulos y parte rumbo al campo. *“Tengo la Renoleta pero no, no me cae en gracia a mí. Será que nos hemos acostumbrado tanto a andar en carro que se extraña...En la Renoleta no, qué! llegas en un ratito, cuando quieres acordar ya estas allá. En cambio en el carro es como que lo disfrutas más al viaje. Te vas riendo, vas tirando hondazos, haciendo cosas y uno va más seguro además. Voy más lerdo, total no tenemos apuro y además voy más seguro porque si se te rompe la Renoleta y vos no la entendés, no, sonaste. En el carro no, en el carro cuando mucho podes pinchar una goma, tenés que descansar los caballo y después la seguís”*. Especialmente acondicionado para la ocasión, el carro además de permitir vivir y disfrutar el viaje, siempre resulta más confortable. *“... si quieres le cargas dos, tres colchones y los ata atrás del carro.*

Nosotros siempre llevamos de todo. Ponemos unos fierros arriba, ponemos una de esas piletas de lona tipo Pelopincho y chau. Te queda tipo alero y que llueva y que llueva nomás. Llevamos ollas, linternas, todo para comer así y nos vamos. En el auto no es lo mismo. En un auto ¿qué ves? Nada. Lo que ves ahí nomás se va. Se quejan los chicos míos...qué, les gusta ir en el carro. Van sentaditos piolas, dele mirar pa' todos lados. Les gusta, lo disfrutan mucho ellos. Qué! van jugando lindo con las gomeras. Hasta te podes tirar un rato a dormir la siesta por ahí en una sombra...si vos te quieres llevar una cobija te la llevas, podes llevar bolsas con ropa, cosas para la comida. En vez en un auto metes dos o tres cosas, los chicos y no te cave más nada...". Lerdo pero placentero, el veraneo en carro está lleno de anécdotas. Por lo general, mientras viajan, todos los integrantes de la familia charlan, juegan, toman mate, “disfrutan y comparten”. En cada parada cada quien se dedica a lo suyo: los caballos descansan y pastan, “Came” busca leña para el fuego, su esposa improvisa un almuerzo y los chicos cazan y “chivatean” hasta caer rendidos. Luego de un descanso bajo la sombra de algún árbol, la travesía continúa. Al igual que ellos y a lo largo de todo el año, otros entrevistados realizan viajes en carro. Los campos y pueblos cercanos son los destinos más elegidos, ya sea porque tienen parientes, familiares y amigos que actualmente viven el medio rural; porque son los lugares preferidos para ir a cazar o bien porque, como esta familia, gustan de pasar sus vacaciones allí. Sus relatos, siempre parecen rememorar lo mejor y más bello.

4.2 Tiempos modernos: previsión, velocidad y productividad

Ahora bien, vista desde la racionalidad urbana moderna, la temporalidad rurbana expresada en las rutinas y los ritmos que organizan sus prácticas, las cadencias y transcurso que caracterizan sus cotidianidades devienen expresiones vernáculas que contradicen y obstaculizan la realización del proyecto moderno. El empleo de parámetros temporales naturales; los márgenes de imprevisión, contingencia y sorpresa que atraviesa las rutinas; el valor que adquiere la libertad y la independencia relativas de las prácticas; la tendencia a dejarse estar, a “estar nomás” (Kusch, 1999) que moldea la temporalidad rurbana son expresiones inadmisibles para la racionalidad moderna y sus imperativos de progreso. Descalificadas e invalidadas,

esas concepciones y experiencias temporales representan las reminiscencias de un tiempo pasado, tradicional y obsoleto. Lentitud, tranquilidad y modorra son despreciadas pues se asocian a la flojera y la vagancia; la ineficiencia y la improductividad; la pérdida de tiempo, la inutilidad. En este marco, los barrios rurales y sus habitantes remiten a los “enclaves premodernos” y a las “personas obsoletas” mencionadas por Berman (1988) para referenciar aquello que se interpone en el camino del progreso y que debe ser transformado y/o eliminado. En el mundo moderno la quietud y el reposo son la muerte; todo lo que ose detenerse será erradicado, sustituido y superado. La racionalidad y el impulso fáustico del hombre arremeterán en su contra, pues el avance veloz e irrefrenable, la perpetua conmoción y renovación son connaturales al despliegue de la vida misma (Berman, 1988).

En la ciudad, la temporalidad moderna que marca su ritmo, pero que también fija sus metas y fines últimos remite a los imperativos de progreso. A diferencia de las rutinas rurales, mitad previstas mitad contingentes, la organización de la temporalidad urbana es en general más exacta, previsible y planificada. El reloj, principal instrumento para medir y cuantificar el tiempo, hace del espacio urbano un universo mecanizado, perfecto y predecible (Mumford, 1971). Los calendarios y agendas ayudan a planificar cuidadosamente las actividades previstas, las cuales devienen una sucesión metódica de gestos previstos sin margen para la sorpresa y la contingencia.

Símbolo a la vez de la ciencia moderna y de sus modos de objetivación, el tiempo mecánico del reloj regula y coordina la vida ciudadana y su regimentación social. En el marco de dicha temporalidad, no sólo cobra importancia el orden y la regularidad, sino también la velocidad del movimiento, ligada a la velocidad de la producción.

Junto a la concepción mecánica del tiempo surge, entonces, la velocidad como articuladora de los ideales de progreso y cambio permanente. Así, en la ciudad la forma más significativas y recurrentes de concebir la dimensión del tiempo está dada por la idea y experiencia de la velocidad, la cual lo inunda todo (Virilo, 1997). Todo lo que pueda ser realizado con rapidez será más valorado, pues la velocidad se erige como un valor supremo que atraviesa y moldea el ritmo de vida ciudadano, en todas y cada una de sus dimensiones. En el marco de esa temporalidad medida, calculada y

acelerada, no hay lugar para el desplazamiento lento e imprevisto del carromato tracción animal. Dicha enemistad se potencia aún más en el microcentro -epicentro- de la celeridad urbana, el “espíritu objetivo” y la “mentalidad intelectualizante” (Simmel, 2005) que, entre otras cosas, dictan un estilo y ritmo de vida en directa conexión con la económica monetaria, donde la aceleración, la puntualidad, los cálculos y las previsiones excluyen todo destello e impulso “irracional” que remita a sus opuestos negados y contradiga u obstaculice el avance perpetuo.

El ritmo y la historia de la ciudad es la del progreso ininterrumpido de la velocidad, que conmina a la renovación incesante. La parsimonia rurbana con su carromato de bricolage y su matungo vetusto atentan contra el impulso fáustico moderno, el movimiento acelerado e incesante hacia adelante; contradice y obstaculiza el avance, la superación, el crecimiento y el progreso anhelado. “*Por el sólo hecho de andar en carro ya sos mal visto, maltratado* -comenta Lorena (2012) respecto de sus experiencias en el microcentro de la ciudad- *Yo creo que nosotros tenemos la peor parte, sin fijarse ellos que este es un trabajo tan digno como cualquier otro y que el carro es nuestro medio de transporte. Yo muchas veces no entiendo ¿qué les molesta de nosotros? Si te pones a pensar les molesta todo, pero lo que más les molesta me parece que es el caballo porque el animal hace pis, hace caca y cuando andás en carro vos estás más tiempo parado en el centro. Una porque el animal es más lerdo que la moto, otra porque tenés que acomodar las cajas, las bolsas, todo lo que vas juntando. Entonces estas mucho más tiempo parado, es como que estas más tiempo ahí y el caballo tiene más tiempo para hacer sus necesidades. Yo creo que eso es lo que le molesta a la gente [...] ahora con las motos eso cambia. Porque no estás tanto tiempo parado porque con la moto cargas y salís, haces los viajes más rápido y no ensucias la calle como antes...*”. Al ser más veloz y ágil, la motocarga disminuye considerablemente el tiempo de visibilidad del actor rurbano en el microcentro de la ciudad. Pues su rapidez abrevia la presencia y permanencia rurbana en las calles citadinas. La fugacidad de su estadía, sumada al simulacro técnico estético provisto por el zoótropo, contribuye a la invisibilización de los

problemas de fondo que persisten más allá del trasvase tecnológico; a la vez que refuerza la validación de la propuesta, en especial sus promesas de progreso²⁴⁰.

Los buenos ciudadanos modernos se muestran felices ante la postal renovada. Pues, desde sus perspectivas, el trasvase tecnológico representa una medida legítima, deseable y celebrable. Movidos por ese sentimiento de gratitud, saludan y felicitan a los excarreros devenidos zootroperos. Un gesto de aprobación circunstancial que empieza y termina en el zoótropo. Pues, eliminado el carromato, el nuevo móvil urbano confirma las certezas y profecías modernas: es la garantía de que el proyecto moderno sigue vigente, se impone y triunfa.

Ahora bien, volviendo a la caracterización de la temporalidad citadina, advertimos que aplicados a los ciclos de la producción y el consumo que caracterizan la economía capitalista, la previsión y la velocidad convierten el tiempo en valor. En ese marco, el tiempo se convierte en dinero: se invierte o se gasta; se gana o se pierde. “El tiempo es oro” se dice en referencia a su baluarte económico. Imperio del tiempo medido, en la ciudad prima una temporalidad objetiva, cuantitativa y abstracta asociada a la productividad y la maximización de las ganancias. Su cuantioso valor económico y su naturaleza medible y calculable, hacen que su empleo sea sistemáticamente vigilado, regulado y controlado. En ese marco, el tiempo socialmente valido es aquel que remite a las actividades laborales productivas. Toda temporalidad que se invierta en actividades ociosas sin obtención de ganancias se considerará “malgastada”; un derroche, una vil pérdida de tiempo.

En tanto que recursopreciado, el orden urbano impone un uso “eficiente” del tiempo que combine adecuadamente previsión y velocidad con fines exclusivamente pragmáticos y productivos. Dicho imperativo supone una creciente racionalización de los sistemas de acciones en función del tiempo disponible afín de aprovechar al

²⁴⁰ Demandas relativas al déficit educativo, atención de la salud, problemas habitacionales, condiciones laborales y la urgente necesidad de que el Estado intervenga en la cadena de compra-venta de materiales en especial, regulando los precios que monopolícamente dictaminan las chacaritas. Desempleo de jóvenes y adultos, situación de vulnerabilidad y riesgos a que están expuestos cotidianamente los niños, violencia y abuso policial para con los jóvenes dentro y fuera de las barriadas, entre otros, son algunos de los problemas irresueltos que han sido oportunamente expresados por los entrevistados durante las distintas instancias de trabajo de campo del presente estudio.

máximo cada segundo y obtener, de esa forma, un margen cada vez más amplio de ganancias. La optimización del tiempo, su uso eficiente, organizado y calculado promueve un sistemas de acciones prácticamente sin misterios donde cada gesto y cada resultado ha sido previsto, con el fin de asegurar su intencionalidad mercantil e impedir la pérdida de preciados minutos en actividades inútiles e improductivas.

En este sentido, la previsión y la velocidad ligadas a la producción hacen que la temporalidad citadina termine supeditando el tiempo social-vital, al tiempo-dinero. Pues la racionalidad que se impone, concreta la expropiación del tiempo vital en todas y cada una de las dimensiones de la vida social (Vega Cantor, 2012), quedando subordinado su acontecer a los ritmos despóticos y la instigación permanente de la competitividad. Para la racionalidad urbana moderna el tiempo que cuenta es el de los hombres veloces y productivos. En ese marco, las temporalidades de que está hecho el vivir cotidiano que no están inscriptas en la estructura productiva, no valen nada (Barbero, 2004). Las prácticas y momentos destinados a la familia, el ocio y el entretenimiento, el descanso, el goce y la contemplación distendida, así como toda expresión que remita al “dejarse estar”, al “estar nomás” -marca distintiva del acontecer urbano- es descalificada y sancionada. Además de significar una total “pérdida de tiempo”, esas prácticas “improductivas” son repudiadas como causantes de atraso y subdesarrollo. Situar por fuera del tiempo vertiginoso, osar ser lento y jactarse de gozar tranquilidad es una injuria y un agravio para el orden urbano, pues arremete contra los criterios de productividad capitalista dominantes, por fuera de los cuales sólo existe lo improductivo, lo irrelevantes e insignificante. En ese marco, para el orden vigente el actor que desaprovecha tiempo es responsable de su propia vulnerabilidad.

Zoótropo: el disciplinamiento y la optimización del tiempo con fines productivos

La idea de progreso que moldea los ritmos, pero que también define los fines últimos del proceso de modernización, presupone un movimiento de avance y superación de una situación de inferioridad hacia un estadio superior que implicaría mejoras en el plano económico-productivo que ineludiblemente repercutirían en beneficio de una mejor calidad de vida.

Ahora bien, ese movimiento perpetuo hacia adelante, hecho de avances y superaciones tiene en la tecnología moderna una de sus principales leitmotivs. Pues presupone que los avances científicos y técnicos -materializados, entre otras cosas, en la tecnología moderna- cuando son aplicados a los ciclos de producción, generan un impacto positivo que se traduce en una maximización de las ganancias y una consecuente mejora de las condiciones sociales generales. En ese marco, el trasvase tecnológico, esto es la difusión e introducción de innovaciones científico técnicas, se presenta como una acción modernizadora completamente legítima, deseable e incuestionable. La erradicación y sustitución del lento y torpe carromato por un veloz y ágil zoótropo se entiende como parte “natural” de los procesos evolutivos y civilizatorios necesarios en una ciudad que mira al futuro y aspira al progreso. Expresión perfecta y acabada de la racionalidad científica dominante, el zoótropo se presenta como una “solución sociotécnica” capaz de remediar los inconvenientes comúnmente asociados al carromato. Constructo positivo, el zoótropo se configura como un importante agente de cambio social que además de solucionar los problemas generados por el sistema sociotécnico en el microcentro de la ciudad, incidiría en el desarrollo de las prácticas de rebusque, maximizando sus niveles de productividad y mejorando, por tanto, la calidad de vida general de los actores urbanos.

Al respecto, el Subsecretario del Área a cargo del PRU decía lo siguiente: *“El proyecto de entrega de zoótropo en términos generales intenta regularizar la actividad de los recuperadores para que dejen de ser trabajadores informales. Tiene que ver con mejoras desde lo humano para que realicen sus tareas con condiciones de salubridad e higiene. Y una mejora desde lo económico que tenía que ver con empezar a planificar y regular un montón de cosas y dentro de esto estaba el zoótropo que por un lado buscaba la regulación de los medios de movilidad, es decir cumplir con la ordenanza que decía que no se podía circular con tracción a sangre en el microcentro y, por otro lado, mejorar las condiciones económicas. Entonces no sólo nació con la idea de sustituir el carro con caballo para hacer cumplir la ordenanza, sino que a partir de eso también se buscó generarles mayores ingresos y así mejorarles significativamente la calidad de vida”* (Sub.SPS, 2010).

En ese sentido, el nuevo móvil urbano y sus dispositivos de disciplinamiento buscan regular el desarrollo de las prácticas rurbanas. La formalización y ordenamiento general de la actividad son estrategias de control que permiten, en última instancia, avanzar en la racionalización de sus sistemas de acciones: ajustar sus rutinas volviéndolas más previsibles; reducir y eliminar la incidencia de variables ajenas a la estructura productiva, buscando imponer el predominio del tiempo-dinero por sobre el tiempo vital; disciplinar y optimizar el uso del tiempo a través de la incorporación de recorridos previamente pautados, que aprovechen al máximo la velocidad y agilidad del nuevo móvil urbano con fines exclusivamente pragmáticos y productivos; entre otras medidas tendientes a instaurar un sistema de acciones metódico, predecible y ágil ceñido a la racionalidad del instrumento y eximido de todo gesto fortuito, espontáneo y/o ajeno a la dinámica mercantil.

Respeto de la racionalidad instrumental inscrita en el nuevo móvil urbano y la intencionalidad de moldear una nueva concepción y experiencia temporal acorde a los valores e intereses urbanos modernos, uno de los técnicos del PRU expresaba: *“Con las derivas de este proyecto, con la imposición de la moto a toda costa a veces pienso que se cayó en la mentalidad de un sojero que le compra cuatriciclos a los peones porque le embola que los peones pierdan 45 minutos en atar el recado, tomarse unos mates, charlar con el compañero, reírse de las minitas y esto que el otro. Acá lo que se dice es no, qué mate ni qué mate, qué se dejen de joda si a la moto van, le pegan una patada y salen. Esa es la lógica, es lo mismo. Cuando yo veo una posibilidad de poder sobre el otro, ahí voy, le impongo las cosas como quiero y que se adapte, que se las arregle. Yo te quiero dar una moto, te la doy así y arréglatelas. Yo quiero redimir la imagen de la ciudad, yo quiero que produzcan más y se vea mejor...”* (PT-mecánico PRU, 2012).

Concebido para ejercer una función precisa, mediante una intencionalidad científica y técnica puesta al servicio de una funcionalidad mercantil y simbólica circunscripta al proyecto moderno, el nuevo móvil urbano busca imponer sobre la condición de vida rurbana los valores e intereses de la racionalidad que lo pergeñó. Como hemos analizado en los capítulos precedentes, mediante el trasvase tecnológico y los dispositivos de disciplinamiento adjuntos, la política pública intenta forjar una

subjetividad nueva y distinta: la imagen del “recuperador urbano”. Dicha figura -que se sobrepone a la figura del viejo carrero- refiere a un sujeto racional, veloz y eficiente, útil y productivo, con una rutina y una práctica más acordes al estilo de vida metódico racional de los buenos ciudadanos modernos. En ese marco, los dispositivos de disciplinamiento adjuntos al zoótropo buscan imponer un patrón de uso exclusivamente laboral e individual que exige, a la vez, un uso eficiente del tiempo en pos de maximizar la producción y la rentabilidad resultante. Esto es, se espera que dada la superioridad técnico mecánica del vehículo, en especial su velocidad y agilidad, los actores rurbanos -obedientes a la lógica del instrumento- planifiquen sus recorridos, realicen más viajes en menor tiempo y acrecienten el volumen y peso de materiales recolectados diariamente. Así, a partir de la incorporación del zoótropo, la política pública insta al actor rurbano para que se aboque por completo y de manera prevista y veloz a la búsqueda de mayores niveles de productividad; aprehenda a anhelar el cambio y lo persiga activamente; desee el progreso y hacia él dirija todos sus esfuerzos.

“Con la moto ahora pueden realizar en menor tiempo un trabajo mucho más redituable porque antes a lo mejor el caballo se les cansaba, entonces hacían sólo un viaje. Hoy con estas máquinas pueden realizan en una misma mañana dos o tres viajes. Además de desarrollar la actividad con mejores recursos, se mejora la calidad de vida de los beneficiarios, de eso estamos seguros”, expresa convencido el Dir. del Edecom (2010). En consonancia, el responsable del Instituto L. Da Vinci sostiene que la introducción de “*medios de tracción motora*” no sólo ha servido para “*dignificar a las personas que viven de la recolección de residuos*”, sino que ha “*optimizado sus actividades gracias al empleo de una herramientas de trabajo más eficiente. Con la moto su actividad es mayor, ahora pueden hacer más viajes y vender más chatarra a las chacaritas que antes cuando usaban el caballo y el carro. Uno de los grandes beneficios de este proyecto es sin duda el económico y de ahí en más todo lo que eso implica en la vida de esa gente...*” (2012).

En ese marco, pese a que los relatos y experiencias rurbanas muchas veces desmienten la confianza y el optimismo depositados en el zoótropo, su positividad jamás es puesta en duda por los representantes del discurso social organizado.

Indiscutible, único y necesario, el zoótropo es cuasi sacralizado. Constructo técnica y simbólicamente positivo, se configura como un dispositivo esperanzador y catalizador del crecimiento material y social. En ese marco, su potencialidad económica funciona como una verdad de perogrullo, pues vacilar al respecto sería cuestionar la validez de la previsión y la velocidad como principios capaces de instrumentalizar las promesas anunciadas en y por el trasvase tecnológico. Así, por ejemplo, pese a las observaciones que los propios carreros realizan durante las evaluaciones parciales del PRU, donde entre otras cosas subrayan que la motocarga conlleva gastos de mantenimiento que no se condicen con sus ingresos, los técnicos y funcionarios sostienen fehacientemente sus creencias y expectativas respecto de la capacidad del nuevo móvil urbano para mejorar las condiciones socioeconómicas de sus usuarios. “...con la moto pueden ir y venir varias veces, optimizaron la frecuencia e incrementaron sus ganancias. Casi que han duplicado la cantidad de viajes...” sostiene la Coordinadora del PRU (2012). “La mejora en sus ingresos está dado porque pueden ingresar muchas más veces al centro de la ciudad y ya no tienen el limitante del cansancio del animal [...] ellos dicen que le sale más caro pero bueno, nosotros estamos seguros que duplican las ganancias por lo tanto la mejora económica se ha logrado”, sentencia el Subsecretario de Promoción Social (2010). A partir de este ejercicio de invisibilización -que niega las debilidades y exalta las potenciales inscriptos en el zoótropo- el personal actuante del PRU busca garantizar la continuidad de la propuesta, a la vez que sostiene y refuerza la validez del nuevo móvil urbano en tanto que “alternativa sociotécnica superior y viable” y legítima, simultáneamente, su propio estatus de autoridad responsable de la intervención.

En este sentido, entonces, a los fines de sostener la validez del trasvase tecnológico los agentes modernos ponen en marcha distintos discursos (científico-técnicos, empresariales, políticos, mediáticos, entre otros) con el objetivo de legitimar la superioridad técnico mecánica del nuevo móvil urbano y las expectativas de crecimiento económico y social en él depositadas. En ese marco, las producciones discursivas apelan a ideas e imágenes que despierten confianza y optimismo y promuevan su aceptación y reconocimiento. Para ello se describen y explican las prácticas, mecanismos y usos del zoótropo destacando su “especial” adecuación

sociotécnica y la sencillez de su empleo. Se resaltan asimismo múltiples beneficios: mayor eficiencia en la realización de las actividades; desplazamiento a velocidad normal y libre circulación; desenvolvimiento más ágil; mejoramiento y optimización en el uso tiempo y la consiguiente mejora de las condiciones de vida.

Ahora bien, revisadas las inscripciones y prescripciones temporales del nuevo móvil urbano y sus dispositivos de disciplinamiento, a continuación nos interrogamos respecto de las tensiones y controversias que suscita y actualiza su integración concreta a las condiciones de vida urbanas, las discontinuidades y destiempos que caracterizan sus reapropiaciones.

4.3 El zoótropo y los destiempos urbanos. Resistencia y escamoteo

Como hemos advertido a lo largo de los capítulos precedentes, la propuesta de sustituir los carromatos por zoótropos no implica un proceso de desarrollo sociotécnico lineal, ni supone una imposición absoluta de la novedad. El nuevo móvil urbano se inserta en un marco tecnológico (Thomas, 2008) preexistente, por lo que su posición y valor es siempre relativo al funcionamiento concreto del conjunto, que también se ve afectado por su presencia (Santos, 2000). Más aún, el zoótropo se integra dentro de una particular condición sociocultural de vida situada, a su vez, en determinadas coordenadas temporo espaciales. Estas variables circunscriben y moldean los procesos de apropiación y adecuación sociotécnicas que los actores urbanos sobreimprimen al nuevo artefacto en su afán de adaptarlo a sus condiciones concretas de existencia. Múltiples prácticas reinventivas que, aunque desalentadas desde la política pública, se configuran como una condición necesaria para su aceptación y realización urbana, siempre parcial y ambivalente.

Frente a la temporalidad dominante deseosa de disciplinar las rutinas de sus prácticas en torno a criterios de previsibilidad, velocidad y productividad acordes a los imperativos de progreso, los actores urbanos reconocen parcialmente dichas prescripciones y les sobreimprimen los destiempos y las mezclas que configuran su diario vivir. En ese sentido, las apropiaciones operadas dan cuenta de “la no contemporaneidad entre las tecnología modernas y los espacios socioculturales de uso” (Martín Barbero, 2004:177). Una no contemporaneidad entre los sistemas

sociotécnicos y las prácticas que dan cuenta de la brecha abierta en la modernidad por las culturas dominadas en su diferencia y resistencia.

Recuperando la tensión que nos convoca, advertimos que frente a las prescripciones del tiempo lineal, medido y calculado, previsto y acelerado, los actores urbanos contraponen el “tiempo accidentado” (De Certeau, 2000). Aconteceres no planeados, el tiempo accidentado se refiere a los imprevistos y contingentes que atraviesan, cortan o des-conectan los ritmos y secuencias programados. Estos lapsos del sistema, dirá el pensador francés, son expulsados del cálculo racional en tanto que desvíos ilegítimos y destructores de la sincronía y buen orden. Reconocerlos, no obstante, es permitir que aflore la dimensión no planeada de la vida que permanentemente se escabulle del movimiento cronometrado y normalizado.

En este sentido, entonces, podemos decir que en general los carreros se aproximan al zoótropo a partir de las concepciones y experiencias temporales típicamente urbanas. Dicho esquema de relación suscita controversias con las inscripciones y prescripciones temporales consignadas en el móvil urbano, que -como ya hemos indicado- responden a matrices temporales relativamente disímiles y opuestas. En este sentido, nos importa destacar al menos dos prácticas de reapropiación, significativas y recurrentes. La primera se refiere a una posición más extrema -por llamarla de alguna manera-, pues supone la negación frontal y directa de la temporalidad moderna que se busca imponer. En ese marco, los actores urbanos se niegan a ceder y/o negociar el margen de libertad y autonomía relativa que caracteriza las prácticas de rebusque. La segunda alude a distintas prácticas de “escamoteo” que los actores urbanos despliegan sobre el tiempo provisto y prescripto por el zoótropo. Dichas prácticas remiten ya no a la negación directa de la temporalidad dominante, sino al uso “desviado” que de ella se realiza en favor de intereses y valores intrínsecos a la condición de vida urbana. A continuación, entonces, analizamos con más detalle cada una de estas prácticas.

“Preferimos ganar menos plata, pero estar más tranquilos”

Las trayectorias laborales de los entrevistados incluyen una multiplicidad de ocupaciones (peones rurales, albañiles a día o a tanto, vendedores ambulantes, tareas

domésticas, entre otras) que en general tienen una nota en común: su condición de labores más o menos independientes. Habitados a trabajar sin patrón, horario fijo y mandatos ajenos, los carreros -como advirtiéramos en páginas precedentes- son fervientes defensores de la “independencia relativa” que les brindan sus trabajos.

Pepe trabaja todos los días, excepto los sábados a la tarde. Limpia varios edificios y restaurantes. *“La realidad nuestra es dura, no es fácil. Yo no la junto con pala, laburo todos los días llueva o no llueva. Tengo esa responsabilidad y cumpla con lo mío. No tengo patrón pero me gusta cumplir. Hay un dueño de un restaurant que siempre me dice si acá tuvieran que marcar tarjeta vos serías el privilegiado mío. Y si porque le cumpla siempre, esa es la manera de tener los clientes y que confíen en uno. Te digo vez pasada ese mismo hombre me ofreció que dejara todo y me fuera a trabajar con él ahí en el comedor porque me defiende lindo en la cocina. Pero no, le dije que no porque no estoy acostumbrado a tener patrón, a mí me gusta mi laburo porque lo manejo yo y la verdad me gusta así. Además, tenés que estar todo el día ahí adentro, dejar tu casa, tu familia. Muchas familias se han perdido, se han separado por cuestiones de trabajo, porque no se ven nunca. Está bien, tenés mutual, tenés aportes pero eso no es vida, no estás nunca en tu casa. Yo prefiero ser libre, ganar menos plata y tener más tiempo para estar con mi mujer y mis hijos...”* (Pepe, 2012).

A la supremacía de los criterios de productividad capitalista (Santos, 2005) la mayoría de los entrevistados antepone la libertad y la autonomía para disponer y organizar el tiempo en función de las propias necesidades y deseos. Sin desconocer la importancia de la dimensión económica-productiva de la vida, no están dispuestos a sacrificar tiempo social por crecimiento económico. El tiempo familiar y la tranquilidad parecen no tener precio, son tan importantes y vitales como el trabajo. Rita y su marido tienen un zoótrolo hace casi tres años. Además poseen una camioneta -la “destartalada”- que utilizan exclusivamente para recolectar los vidrios que desechan los bares y boliches de la ciudad. Hasta hace poco tiempo también participaban de la “campana de separación en origen y venta colectiva” dependiente

del PRU²⁴¹. *“Nosotros nos aislamos. Dejamos las urnas y ya casi que no vamos al taller. Nos volvieron locos llamándonos por teléfono, controlándonos y dándonos indicaciones para todos lados. No, gracias. Nosotros estamos acostumbrados a trabajar por nuestra cuenta. Si no les gusta, acá tienen las llaves del zoótrope. Nosotros ya veremos cómo nos arreglamos o volvemos al carro o nos compramos una motocarga por nuestra cuenta, pero vamos a estar más tranquilos...”*, comentaba Rita (2012) en referencia a su vivencia personal respecto de los controles y seguimientos realizados desde el PRU. Como Rita, la mayoría de los entrevistados rehúye a participar de esta actividad municipal pese a que los resultados parciales han dado muestra concreta de impactos positivos a nivel productivo. *“Preferimos ganar menos plata, pero estar más tranquilos”*, dice Rita en común acuerdo con su marido.

Reacios al trabajo metódico y controlado, los actores urbanos hallan en sus prácticas de rebusque la posibilidad de desplegar una rutina que siendo sistemática, no excluye la variabilidad y la contingencia. Aun reconociendo los esfuerzos y desgastes físicos que conlleva el ejercicio de sus tareas y las condiciones de precariedad y discontinuidad características, los carreros revalidan sus trabajos aduciendo que les permiten llevar adelante una forma de vida más tranquila y libre que compatibiliza lo doméstico y lo laboral; el ocio; la necesidad y el deseo.

El escamoteo del tiempo “productivo”

Aceptado el zoótrope, su empleo se inserta inevitablemente en la temporalidad urbana, ancha y mixta, prevista y contingente. En ese marco, las prácticas de “escamoteo” refieren al uso “desviado” que los actores urbanos hacen del tiempo

²⁴¹ La Campaña de separación en origen, consiste en la recolección de papel y cartón en organizaciones públicas y privadas de la ciudad (entre las que se destacaban la Municipalidad, la UNRC y distintas dependencias del gobierno provincial). Los materiales recolectados y acopiados entre todos los participantes (a la fecha había inscriptos cinco recuperadores y tres organizaciones sociales) son vendidos directamente -sin intermediarios- a la Papelera cordobesa del Plata, con la cual el municipio tiene un convenio desde el año 2010 que permite obtener mejores precios. A la fecha, sólo 5 recolectores participaban activamente de esta iniciativa. Por este motivo y a los fines de reunir el kilaje mínimo exigido para la venta, se sumó el Programa “Río Cuarto Recicla”, la Cooperativa “Todo Sirve” y la organización ambientalista “Pocha Way Lluy” quienes también realizan actividades de reciclado en la ciudad. En ese marco, Rita y su marido tenían asignadas tres urnas de papel que debían recolectar semanalmente, acopiar en el centro de acondicionamiento y vender junto a otros participantes en fechas estipuladas por el PRU.

“ganado” a partir de la velocidad y agilidad inscriptas en el nuevo móvil urbano. *“Con la moto te subís, la encendes y salís. Vas directo, cargas y te venís. Es más rápido”*, dice Lorena (2012). *“Vas y venís en un ratito”*, coinciden sus colegas.

Acostumbrados a vivir en un tiempo no normalizado ni cronometrado, los actores urbanos no buscan hacer “útil” todo el tiempo de sus vidas diarias. No consumen compulsivamente el tiempo, lo habitan sin premura. Pues se trata de una concepción y experiencia temporal mixta que combina sin traumas múltiples ritmos, secuencias y tonalidades temporalizantes. Velocidad y lentitud, previsión y contingencia moldean los quehaceres laborales y domésticos, bajo una concepción y experiencia temporal ancha y fuertemente imbricada a las condiciones de existencia concretas.

En ese marco, la velocidad y rapidez que el discurso dominante asocia exclusivamente a la optimización de la producción, desde el punto de vista urbano toma otros matices: “escamotean” las prescripciones dominantes. Así, el tiempo que se gana gracias a la rapidez del zoótropo, sin dejar de ser “productivo”, en algunos casos pasa a serlo pero a través del uso del carromato. *“Dicen que la moto te cambia la vida, pero para mí no es así. En el sólo sentido que me puede llegar a cambiar es que el trabajo ahora lo hago más rápido porque voy y vengo en un ratito, es lo único. Entonces llego acá dejo el zoótropo cargado y puedo salir a buscar changuitas piolón con el carro o lo que sea. Esa es la ventaja que le veo...”* dice Víctor (2012), quien “invierte” el nuevo margen de tiempo en la búsqueda -siempre imprevista y contingente- de la changuita o la suerte que le deparé el día. Su lógica temporal no encaja totalmente con el rigor y la exactitud que se espera y exige desde el PRU. Pues, la expectativa dominante buscaba forjar un sujeto veloz y productivo, capaz de ordenar y controlar su conducta de manera racional con vistas a cumplimentar los imperativos de progreso. En una conformidad parcial y precaria con ese mandato, Víctor -y como él otros colegas- pareciera querer efectivamente hacer todo rápido para “disfrutar” luego de un recorrido en carro, un momento de descanso, un tiempo libre. Se apura para volver a su transcurrir “lento”, no para ser más eficiente.

El tiempo “extra” además de ser utilizado para rebuscarse la vida con el carro, es también empleado en la realización de otras actividades productivas vedadas institucionalmente por el PRU (por ejemplo, changas de escombros, arena y/o fletes

que excedan la capacidad de carga del zoótropo). Asimismo, ese nuevo margen de tiempo provisto por el zoótropo se utiliza en la realización de un trabajo creativo y sin ganancias. Esto es, se emplea para llevar a cabo tareas libres e “improductivas” inscriptas por fuera de la estructura estrictamente laboral (estar con la familia, visitar parientes, realizar tareas en la casa, hacer trámites, entre otras múltiples funcionalidades, individuales y grupales).

En este sentido, el uso que los actores rurbanos realizan de la temporalidad provista por el zoótropo “burla y subvierte” a su modo los fines prescriptos. Pues, sus patrones de usos dan cuenta de un perpetuo desplazamiento que aun reconociendo los límites, al mismo tiempo los traspasa, los desborda, los corre infinitesimalmente (Camblog, 2007). La peculiaridad radica en que en general las prácticas de escamoteo no se asientan en una voluntad “trasgresora” o una belicosidad desafiante, sino más bien en una acostumbrada indolencia sarcástica y serena de quien a lo largo de su vida ha aprendido a gozar del tiempo social, sin prisa ni culpa.

Una temporalidad mixta, una suerte de relojito cotidiano -circunscripto aquí y ahora- que se sobreimprime a las notaciones temporales de previsión y velocidad inscriptas en el zoótropo y prescriptas por sus dispositivos de disciplinamiento. Indisciplinada y contingente, la temporalidad rurbana desquicia las certidumbres y expectativas urbanas; burla la regularidad y la univocidad que se busca imponer a las rutinas de sus prácticas. Mediante las prácticas de resistencia y escamoteo de la temporalidad moderna, subvierte y/o reconfigura los ritmos prescriptos y reinscribe y rescribe los fines instituidos por los imperativos de progreso a sus condiciones concretas de existencia.

Frente a la resistencia y el escamoteo, la racionalidad instrumental formal que guía la intervención municipal reacciona descalificando los comportamientos rurbanos. “Indisciplinados”, “descuidados” y “desagradecidos” son expresiones que invalidan los desajustes normativos y la “falta de proyección” que habitualmente se le asigna al sector. Pues, al desobedecer las ordenaciones inscriptas en la tecnología moderna y estatuida por el Estado en conformidad con la opinión pública, los actores rurbanos no responden ni se ajustan a las exigencias y expectativas de progreso. Desacostumbrado a la urgencia de los respetables valores del tiempo lineal, acelerado

y previsto; acostumbrado a vivir una temporalidad no cronometrada, imprevista y sujeta al devenir diario, el actor urbano responde parcialmente a los imperativos de uso eficiente y óptimo del tiempo, se ajusta poco y nada a la búsqueda desenfrenada de productividad y utilidad. Así, pese a la adopción del zoótropo y más aún, en su empleo del nuevo móvil urbano, el actor urbano conserva y actualiza su temporalidad múltiple, situada y fundamentalmente social/vital. En este sentido, las prácticas de apropiación -como ya lo indicáramos en los capítulos precedentes- dejan entrever que los actores urbanos en general muestran una correspondencia parcial y variable frente a las imposiciones de la racionalidad instrumental dominante. La precariedad de sus ajustes, la incapacidad de subordinarse completamente a los dictados de la razón obedece al resguardo de aquellos elementos, valores e intereses inscriptos en su memoria urbana y su trama sociocultural particular; las significaciones que estructuran su diario vivir y que configuran y sostienen sus concepciones y experiencias temporales características.

Ahora bien, repasadas las dimensiones relativas a la configuración técnico material y funcional de los sistemas sociotécnicos a la luz de la tensión que nos convoca, a continuación nos adentramos en la última dimensión de análisis. En esta ocasión, centraremos nuestra atención en las significaciones y sentidos que acompañan los ejercicios de des-calificación, in-visibilización y des-legitimación de una u otra propuesta sociotécnica, las concepciones y experiencias temporales que los pergeñaron y que se actualizan en sus cotidianidades vividas y las racionalidades subyacentes en uno u otro caso. ¿Qué pares de palabras, imágenes, ideas y/o sentimientos describen la tensión temporal que nos convoca? ¿Qué formas y expresiones ha ido adoptando dicha tensión en cada una de las dimensiones sociotécnicas antes descriptas? Dadas las controversias temporales analizadas ¿En relación a qué conjunto de significados y valores se han definido y nombrado los respectivos sistemas sociotécnicos? ¿Con que palabras, imágenes y sentimientos se han ido presentado y definiendo? ¿Hacia dónde se enfocaron las miradas? ¿Qué estimularon a pensar, imaginar y desear en uno u otro caso? Son algunas preguntas que guían nuestra indagación y que, como veremos, permitirán desandar y ligar los esfuerzos analíticos realizados hasta el momento.

5. Des-calificaciones sociotécnicas e ilusiones de progreso en la ciudad

“...en estos tiempos, pareciera ilógico que en las grandes avenidas coexistan veloces autos con carromatos más propios del siglo XIX”, escribe un periodista a raíz de un accidente protagonizado entre un auto y un carro²⁴². Al día siguiente, en el mismo diario una nota sostiene que *“el remplazo de caballos por zoótropos”* ha sido *“un plan exitoso [...] abrió un proceso que le cambió la vida a la gente”*²⁴³.

Las declaraciones antes citadas sintetizan la tensión general que hemos intentado abordar a lo largo de este capítulo. Pues, a grandes rasgos, las declaraciones de la prensa resaltan el carácter “anacrónico y desubicado” de los carromatos a tracción animal en la ciudad en pleno siglo XXI. Simultáneamente, exaltan el carácter positivo y exitoso del trasvase tecnológico que, mediante el remplazo de los carromatos por zoótropos, generaría un proceso de cambio trascendental en la vida de los beneficiarios. El ejercicio de des-calificación operado, que asocia al carromato al atraso y la involución y que vincula al zoótropo con los ideales modernos de progreso y le confiere estimaciones positivas, se asienta en una visión dicotómica y excluyente respecto de la temporalidad que rige la dinámica del orden social. En ese marco, la temporalidad legítima es aquella que se ajusta a los imperativos de progreso. Avance, superación, previsión, velocidad, competitividad y futuro son algunas ideas claves que marcan la dirección y el sentido del tiempo moderno dominante. En contraposición, la permanencia, el pasado, la contingencia y la imprevisión, la quietud y la lentitud son todos elementos que remiten a sus opuestos negados.

Asentada entonces en una visión dicotómica y excluyente, la concepción de tiempo moderna niega el pasado y exalta el futuro. Pasado y futuro se presentan como pares de lógicas independientes, pero a su vez concernientes a referentes opuestos y excluyentes. Ambos términos -como hemos visto a lo largo del análisis- se asientan y remiten a una serie de oposiciones igualmente significativas y recurrentes. A saber: viejo-nuevo, simultaneidad-sucesión, previsión-contingencia, lentitud-velocidad; tiempo productivo-tiempo social; entre otras categorías que ordenan y clasifican las

²⁴² Hacemos referencia a la nota titulada “Carros en las calles, un serio peligro para el tránsito urbano”, La Voz del Interior (16/05/14)

²⁴³ Hacemos referencia a las notas tituladas “Dos planes exitosos para sacar carros y caballos de las calles” y “Ganan más y en mejores condiciones de salud”, La voz del Interior (17/05/14).

diversas temporalidades presentes en la ciudad; materializadas y actualizadas en los sistemas sociotécnicos distintamente datados que allí coexisten.

Ahora bien, aplicadas al análisis de las controversias sociotécnicas esas categorías en principio estrictamente temporales, dan lugar a esquemas de clasificación complementarios relativos a los criterios (normativos, técnicos, estéticos, higiénicos o productivos) implicados en las dimensiones constitutivas de los sistemas sociotécnicos. Feo-lindo, sucio-limpio, eficiente-ineficiente, productivo-improductivo son algunas de las clasificaciones dicotómicas emergentes que, en consonancia con las series de oposiciones anteriormente mencionadas, sustentan y refuerzan la descalificación de los distintos sistemas sociotécnicos y las marcas temporales inscriptas y prescriptas en cada uno de ellos. Estos conjuntos de categorías -importa destacar- responden a su vez a una visión general del orden social. Esto es, las descalificaciones resultantes remiten a categorías contrapuestas de orden-desorden, pureza-peligro, pulcritud-contaminación orientadas a sostener y fortalecer la legitimidad del orden urbano vigente, a la vez que descalificar y dejar por fuera toda forma y expresión que no se le ajuste. Así, a través de esa matriz estructurada en torno a la oposición pasado-futuro y operacionalizada a partir de un amplio conjunto de referentes opuestos y excluyentes, la temporalidad moderna actualiza y refuerza el dualismo que la sustenta. Sostiene, en última instancia, la primacía del orden urbano, a la vez que mantiene y fortalece la legitimidad de la idea de progreso que fija los ritmos y fines últimos de su acontecer diario.

Visto desde la temporalidad moderna dominante, carro y caballo son un caso paradigmático de desajuste, desvío y anomalía respecto de los imperativos del progreso y su temporalidad lineal. Considerado como indicador de atraso e involución, el carromato tracción animal es descalificado a nivel normativo y técnico, estético e higiénico. Ilegal e inseguro, ineficiente e improductivo, lento, feo y sucio son algunas de las asociaciones que inhabilitan y desautorizan su presencia y permanencia en el microcentro de la ciudad. Dichas descalificaciones, más allá de sus especificidades, remiten directa e indirectamente a los vestigios del pasado que bajo formas y expresiones diversas y con distintos niveles de intensidad se expresan en todas y cada una de las dimensiones constitutivas del sistema sociotécnico urbano.

La configuración material y simbólica de los objetos rurbanos remite permanentemente a la presencia actuante de una memoria y unas matrices culturales otras que, forjadas en el pasado, continúan hoy vigentes: saberes y habilidades consuetudinarias, materiales antaño y recientemente desechados, rutinas imprevistas, empleo de parámetros temporales mecánicos y naturales, ritmos y gestos lentos y despreocupados son algunos indicios elocuentes de una temporalidad distinta y acostumbrada, indolente y mordaz de quienes -históricamente situados en coordenadas temporo-espaciales despreciadas por la racionalidad dominante y por tanto, escasamente por ella reguladas- han aprendido a gozar del tiempo social, sin culpa ni prisa. Las notaciones temporales rurbanas, siempre mixtas y flexibles, se inscriben a su vez en una lógica de coexistencia y simultaneidades; mezclas e hibridaciones que trasgreden las clásicas demarcaciones entre lo doméstico y lo productivo, lo lúdico y lo laboral, lo público y lo privado por nombrar sólo algunos deslindes habituales. En ese marco, sus concepciones y experiencias temporales –más anchas y complejas- incluyen el tiempo productivo, mas no se subordinan a él. El tiempo social no se vende ni negocia; la expropiación del tiempo se choca con prácticas de escamoteo que a la intencionalidad productiva deseosa de conquistarlo todo, sobreimprimen fines improductivos, relativamente libres y creativos.

Operada la descalificación de los sistemas sociotécnicos rurbanos, los discursos pero también las acciones de los agentes modernos impulsan y legitiman la difusión y adopción de innovaciones tecnológicas modernas. En ese marco, el trasvase tecnológico se presenta como una acción -legítima, deseable e incuestionable- que permitiría remediar el estado de inferioridad (característico de la condición de vida rurbana) a un estadio superior, que implicaría mejoras en el plano productivo que indefectiblemente repercutirían en beneficio de una mejor calidad de vida general.

En tanto que tecnología moderna resultante del saber científico técnico, el zoótropo funciona como garantía y símbolo, evidencia y promesa de un futuro mejor. Concebido y definido como una “máquina de generar ilusiones”, está indisolublemente ligado a la idea de progreso. En este caso, la idea de progreso que operó la descalificación del carromato tracción animal, funciona aquí como un halo de confianza, optimismo y esperanza. Así, las promesas e ilusiones comúnmente

asociadas al zoótropo operan como augurios de lo nuevo por venir; bendiciones y bondades que remiten a la salvación de un tiempo mejor (Cabrera, 2006). Depositario de expectativas, anhelos e ilusiones de cambio y superación, avance y renovación, el zoótropo se configura entonces como un espacio de esperanzas que, a decir de Cabrera (2006), permite soñar y esperar un futuro mejor.

Ajustado a los parámetros normativos, técnicos y estéticos-higiénicos modernos el nuevo móvil urbano deviene indefectiblemente superior: bello y pulcro, seguro, ágil y veloz, eficiente y productivo son algunas de las calificaciones que recuperan los extremos positivos de la matriz dicotómica excluyente que -como vimos a lo largo del análisis- abonó la des-calificación de los sistemas sociotécnicos y sus respectivas temporalidades.

Estas clasificaciones positivas y optimistas, a la vez que sostienen su primacía, hacen que las promesas e ilusiones en él depositadas sean no sólo factibles, sino que además emerjan como incuestionables. En este sentido, el trasvase tecnológico aunque se presenta como una “opción”, funciona más bien como una imposición. Negar su adopción y/o cuestionar su positividad intrínseca es negar la racionalidad que la sostiene, las expectativas y exigencia de progreso que la pergeñaron. Negar la tecnología, es negar lo que es, lo que debe ser (Ellul, 1960).

Depositario de una enorme confianza, las ideas, imágenes y afectos de optimismo al ser actualizadas y pregonadas por el Estado, devienen subjetivamente vinculantes. En ese sentido, los buenos ciudadanos modernos festejan y celebran dicha propuesta sociotécnica. Apropia, correcta y conveniente la erradicación de los carromatos tracción animal por novedosas tecnologías modernas, es una medida acorde a los anhelos de progreso de una ciudad que mira hacia el futuro. A la vez que reordena positivamente el espacio racional, devolviéndole su pulcritud y buen orden, el trasvase tecnológico elimina los peligros de contaminación, rurbana, las ambigüedades y contradicciones que amenazan su estabilidad y cuestionan la legitimidad de la temporalidad moderna y los imperativos de progreso que fijan los ritmos y fines últimos de su acontecer cotidiano.

La adopción del zoótropo -más allá de la imperfecta realización de sus promesas, situación por cierto que es estratégicamente invisibilizada y negada desde el discurso

social organizado- simboliza el triunfo de lo nuevo sobre lo viejo. Signo alentador, positivo, utópico y prometeico, lo nuevo que se impone frente a lo viejo es también la primacía del valor del futuro por sobre el pasado condenado al olvido. En este sentido, la “aparente” renovación de la postal citadina que incluye ahora a una veintena de recuperadores motorizados es señal de que el proyecto moderno avanza y se impone sobre los necios vestigios del pasado. Eliminados los obstáculos vernáculos, la temporalidad moderna del tiempo lineal y homogéneo se expande de manera ilusoriamente ilimitada.

En este sentido, la erradicación y sustitución de los carromatos tracción a sangre por novedosas y pulcras tecnología modernas funciona, en última instancia, como evidencia e ilusión de progreso. Así, en tanto que garantía y promesa moderna el zoótropo no sólo se ajusta a los ideales modernos de cambio, renovación, avance y superación permanente con miras a un futuro mejor, sino que contribuye a la legitimación de la temporalidad moderna y los imperativos de progreso, actualizado y reforzando su capacidad de inspirar, fomentar y fundamentar cursos de acción correspondientes y afines al proyecto moderno que se busca realizar en la ciudad.

Consideraciones finales

A modo de síntesis final, como corolario del presente estudio, postulamos la idea-fuerza que consideramos se constituye en nuestra tesis primera y que damos en llamar “doble ambivalencia convenida”. La “ambivalencia” referenciada es “doble” pues remite e implica las interpretaciones y acciones de la política pública y la rurbanidad respectivamente; es “convenida” porque surge en el marco de los des-acuerdos más o menos tácitos que sostienen la dinámica, continuidad y vigencia de la relación. El razonamiento que se postula, presupone que la política pública para realizarse debe des-realizarse. Es decir, para realizar el proyecto urbano moderno debe necesariamente rururbanizarse, pues quien es su directo destinatario puede acatarla sólo a condición de contradecirla. Por su parte, la condición de vida rurbana admite urbanizarse sólo si rururbaniza con su praxis las condiciones en las cuales la política pública se experimenta. En el marco de esta doble ambivalencia convenida, la ilusión moderna se sostiene en su representación, en su “hacer de cuenta que” mientras la experiencia rurbana revela sus límites: el de la materialidad de un “estar nomás” que no tiene condiciones ni voluntad manifiesta de querer “ser alguien”, distinto y superior.

La presencia y permanencia del sistema sociotécnico rurbano en el microcentro de la ciudad deviene central en la definición dominante de las problemáticas que circunscriben a la rurbanidad y las consiguientes modalidades de intervención. Situado en el epicentro del espacio racional, el carromato tracción animal exaspera sobremanera al orden urbano. Representa la antítesis de la tecnología moderna; trasgrede los códigos normativos, sociotécnicos y estéticos legitimados, cuestiona los fines últimos del proyecto moderno y visibiliza sus impensables, todo aquello por él negado en favor de su autoafirmación. El sistema sociotécnico rurbano prefigura la irracionalidad por antonomasia. Síntesis paradigmática de los desajustes rurbanos, su presencia antes que la condición estructural de los actores rurbanos propiamente dichos, motiva una propuesta de intervención especialmente orientada a su

erradicación y sustitución por una tecnología moderna capaz de redimir el desorden imputado a su irrupción.

A lo largo del presente estudio, señalamos que en el marco del orden urbano moderno la racionalidad formal -asentada en el conocimiento científico técnico y garantizada por el derecho formal- atraviesa y moldea los marcos de interpretación y acción de los principales agentes moderno, entre ellos el Estado. En ese sentido, advertimos, la política pública orientada a la rurbanidad responde a una matriz cognitiva e intervencionista afín a la racionalidad instrumental que rige el orden moderno. Circunscripta a sus mandatos, frente a la rurbanidad la política pública postula la primacía de lo urbano en tanto que modelo o máxima que define el orden y la dinámica citadina. La visión dicotómica y excluyente clasifica la postal: lo urbano representa el extremo positivo, la rurbanidad su opuesto negativo. Uno remite a la civilidad deseada, el otro se configura como un problema/obstáculo a remediar y superar. Vista desde el Estado, la rurbanidad es lo otro del orden urbano; el desorden, el caos, su opuesto y negado. En ese marco, lo que de ella se resalta es su desajuste/degradación respecto de los parámetros urbanos dominantes. Las valoraciones resultantes evocan su “naturaleza” carente e incompleta, desajustada y desviada, atrasada y vernácula, inferior y problemática; una evaluación absolutamente negativa que le niega cualquier indicio de positividad y/o desarrollo intrínseco, que la construye socialmente como una alternativa no válida frente a lo urbano que al negarla, se afirma como dominante, único y positivo por antonomasia.

El sistema sociotécnico rurbano se configura como eje estructurante del cuadro de problemas asociado a la rurbanidad y las intervenciones de políticas públicas destinadas al sector. El optimismo, la confianza y las ilusiones de progreso inscriptas en el zoótropo son proporcionalmente inversas a la descalificación e inhabilitación operada sobre el carromato. Los sistemas expertos avalan la des-acreditación, los medios de comunicación la ratifican. El trasvase tecnológico promete transformar la vida de los actores rurbanos, promover su inclusión sociolaboral, mejorar sus condiciones de vida y fortalecer su rol como ciudadanos de derechos. El zoótropo se configura como “la” opción sociotécnica correspondiente, verdadera, legítima y deseable; un dispositivo urbano para la integración rurbana.

Como toda tecnología moderna, el zoótropo está hecho a medida de la acción racional con arreglo a medios/fines, ha sido concebido en conformidad con los cánones estéticos modernos para ejercer una función precisa, mediante una intencionalidad científica y técnicamente producida puesta al servicio de una funcionalidad mercantil y simbólica afín al proyecto moderno. El nuevo móvil urbano se configura entonces como un dispositivo técnico e ideológico racional y racionalizante. Por su intermedio, la política pública busca reordenar positivamente el microcentro citadino, a la vez que formalizar las prácticas rurbanas. En lo inmediato, el zoótropo genera un impacto visual que restaura la pulcra postal citadina; opera como evidencia e ilusión de progreso. Consumado su trasvase, se sientan las bases materiales para el avance de la racionalidad instrumental, el disciplinamiento y control de las prácticas rurbanas a fin de tornarlas más calculables, previsibles, eficientes y productivas. Ajustarlas al proyecto moderno y sus prescripciones de progreso.

Ilusoriamente reconvertida a sus parámetros, la rurbanidad urbanizada es someramente reconocida en tanto que correspondiente. El gesto de inclusión empieza y termina en el zoótropo. Los buenos ciudadanos modernos que celebran la iniciativa así lo confirman. Los medios de comunicación acreditan el éxito del proyecto, las declaraciones y omisiones institucionales lo sustentan. En términos de los representantes del discurso social organizado, el orden urbano ha sido restablecido, el proyecto moderno avanza sobre la rurbanidad y reafirma su legitimidad, sigue su curso. La presencia del zoótropo en el microcentro de la ciudad ratifica la relación de dominio, reactualiza la clasificación que exige la dicotomía y mantiene así la primacía.

La rurbanidad negada reaparece en las apropiaciones y resignificaciones que los actores rurbanos realizan del zoótropo en su afán de integrarlo a su mundo vivido. Dichas prácticas desencadenan nuevas intervenciones institucionales tendientes a restablecer y resguardar su carácter confirmatorio en conformidad con los valores e intereses urbanos modernos. La secuencia se reanuda perpetuamente.

Las tensiones y controversias no han desaparecido; permanecen latentes e invisibilizadas. En afán de sostener la legitimidad de su propuesta sociotécnica, la

política pública resigna, en parte, sus exigencias de control y orden, permitiendo tácitamente el despliegue de la praxis reinventiva rurbana sobre el zoótropo. La desformalización y des-realización de sus prescripciones es condición inherente y resultante a su aceptación y acatamiento, siempre parcial y ambivalente. Los ajustes, concesiones y flexibilizaciones ad hoc que atraviesan y estructuran el hacer institucional son sistemáticamente negados en el discurso. Su oclusión, así como el disimulo de los matices y conciliaciones resultantes, busca mantener vigente la ilusión de progreso, la postal aparentemente renovada de una condición de vida rurbana ilusoriamente urbanizada.

Un permanente juego de in-visibilidades sostiene y abona, entonces, la validez de la política pública, la confianza y el optimismo en la tecnología moderna, las promesas e ilusiones de progreso en ella depositadas y por su intermedio pregonadas.

Si la racionalidad formal permite entender cómo funciona el orden urbano que circunscribe el accionar del Estado y la política pública que en correspondencia se postula como positiva y legítima; la racionalidad alternativa posibilita reconocer lo que las afirmaciones dominantes niegan y ocultan: la rurbanidad suprimida, aquélla que siendo condición de posibilidad del accionar estatal, es también consecuencia necesaria cuando lo que se busca es la reafirmación del orden social establecido.

La rurbanidad negada reaparece en las prácticas de reapropiación que los actores protagonistas realizan sobre el zoótropo en su afán de integrarlo a su cotidianeidad. En ese marco, su emergencia se expresa y visibiliza en la praxis inventiva que los actores rurbanos despliegan ante lo dado y/o impuesto. El ejercicio de invención referenciado presupone el despliegue de dos procesos íntimamente ligados: la impugnación parcial de las premisas e ilusiones inscriptas en la tecnología moderna y prescriptas por la política pública, y la reinención de una propuesta sociotécnica alternativa, diferente y válida para sus autores protagonistas.

La experiencia de apropiación rurbana se levanta dentro y fuera de los límites que la racionalidad moderna le impone. Se configura en y desde las tensiones y contradicciones con el orden urbano moderno. Sus procesos y resultantes, cuestionan la positividad absoluta de la política pública, evidencian los sesgos formales de su

propuesta sociotécnica y desmienten parcialmente las promesas e ilusiones en ella depositadas. Paralelamente, las apropiaciones operadas se configuran como expresiones de una matriz y una memoria sociocultural otra; distinta, con una positividad y potencialidad a la vez intrínseca y relacional. Las tensiones que la fundan y su carácter contradictorio y reinventivo de cara al orden establecido problematizan la dicotomía que sostiene su negación y la oposición que pretende agotar su definición; cuestionan, en última instancia, las lógicas y premisas que sostienen la relación de dominación que en vano busca permanentemente negarla y transformarla.

Desde la perspectiva de los carreros el sistema sociotécnico rurbano no es un “problema”, es su medio de vida por excelencia. Sin desconocer sus desajustes urbanos y las imputaciones asociadas, sus demandas remiten a otras necesidades y carencias -materiales e inmateriales- que pese a su evidencia y la insistencia de sus protagonistas, no son consideradas. La política pública a ellos destinada empieza y termina en la tecnología; el objeto es el problema, su erradicación y sustitución la solución. Todo lo demás deviene secundario, no llega a constituirse en un “problema urbano”.

Pese al carácter unilateral y unidimensional de la intervención -fundada y sostenida en criterios expertos y parámetros estrictamente urbanos, y centrada exclusivamente en el trasvase tecnológico- los actores rurbanos aceptan el zoótropo y lo integran a su mundo vivido. Lo experimentan activamente, lo evalúan y reinventan bajo otro registro: aquel que remite a su condición rurbana circunscripta al aquí y ahora concreto de su cotidianeidad y sus estrategias generales de supervivencia.

En ese marco, las valoraciones y actuaciones sobre la política pública y la tecnología moderna son en general ambivalentes, incluyen simultáneamente aspectos negativos y positivos siendo su incidencia en la estrategia general de supervivencia el parámetro de referencia. Lo positivo se aprovecha y/o potencia, lo negativo se reinventa.

Los aspectos positivos responden a valoraciones urbanas, antes que a las experiencias rurbanas que median su apropiación. En general son extrínsecos a la tecnología y a la relación técnica con los actores “beneficiarios”, son externos a la experiencia de uso rurbana. Surgen de la validación realizada por la opinión pública

que en conformidad con los agentes modernos, reconoce el impacto visual-estético de la tecnología y celebra la postal urbana renovada. Habilita la circulación del carrero devenido zootropero y lo exime situacionalmente de los estigmas y prejuicios comúnmente asignados. La creencia de los “buenos ciudadanos modernos” se sobrepone a la experiencia rurbana, confirma las ilusiones de progreso; los discursos oficiales y mediáticos acreditan y abonan la escena. El reconocimiento urbano del zoótropo incide finalmente sobre el actor rurbano quien se vale de los beneficios indirectamente obtenidos para continuar y/o recrear su estrategia de supervivencia. Invisibilizada su condición rurbana e ilusoriamente urbanizado el “excarrero” puede ingresar al microcentro citadino para continuar rebuscándose la vida. Las condiciones de precariedad y pobreza, las múltiples carencias y vulnerabilidades que atraviesan su existencia continúan irresueltas. El resplandor del zoótropo obtura la experiencia rurbana, el orden se antepone a la supervivencia y el proyecto moderno sigue su curso. La ilusión de progreso continua vigente.

Sin embargo, la evaluación ambivalente reconoce también aspectos negativos. Dichos inconvenientes surgen de la inserción concreta de la tecnología en las condiciones y modos de vida rurbanos. Si en el primer caso, la validación urbana asentada en la creencia ratificaba las ilusiones modernas en ella inscriptas, en este caso es la experiencia rurbana la que sobrepuesta a las promesas, contradice e impugna parcialmente la validez de sus afirmaciones. Los aspectos negativos, a diferencia de los urbano/positivos, son intrínsecos a la experiencia rurbana que media su uso. Remiten a los sesgos e inadecuaciones formales inscriptos en la configuración técnica, funcional y simbólica del zoótropo que resultan incompatibles con el estilo de vida rurbano y sus estrategias generales de supervivencia.

Frente a los desajustes, los actores rurbanos despliegan una praxis inventiva que incluye múltiples prácticas de reapropiación y resignificación tecnológica tendientes a solucionarlos y mejorar la integración sociotécnica del móvil, puesto al servicio de la resolución de la supervivencia grupal. Las apropiaciones resultantes -que a su modo impugnan y subvierten los valores e intereses dominantes inscriptos en la tecnología- no se asientan necesariamente en una voluntad decididamente trasgresora, mas no se descartan prácticas y gestos que así lo confirmen. En general, las

apropiaciones operadas responden a la indolencia sarcástica de quienes teniendo que resolver la supervivencia diaria, son forzados a anteponer la reproducción de la propia vida a los límites y sesgos que impone la racionalidad instrumental. Es la belicosidad desafiante de la cotidianeidad rurbana que para realizarse y sostenerse se ve obligada a trasgredir las demarcaciones prescriptas. Pero también es el rechazo y la resistencia a un dispositivo tecnológico y una organización del trabajo incompatibles con los procesos de socialización y transmisión de saberes y oficios, la sociabilidad ancha, sus concepciones temporales mixtas, el valor de la libertad y la familia, por nombrar sólo algunos de los elementos que suprimidos en la tecnología, son centrales en la cotidianeidad rurbana.

Los análisis precedentes advierten que frente al zoótropo los actores rurbanos asumen un protagonismo que toma distancia de la adopción acrítica y pasiva prescripta por la política pública y se instituyen como sujetos creadores portadores de habilidades para recrear y apropiarse de aquello que les es dado y/o impuesto. En ese marco, integran el zoótropo a sus propias condiciones de existencia, lo reinventan en función de las necesidades grupales y las estrategias generales de supervivencia. Establecen con éste una relación que siendo instrumental-pragmática, no está exenta de procesos simbólicos y subjetivantes especialmente orientados a su apropiación técnica y significativa. En el marco de esa particular relación técnica, a partir de saberes y experticias variadas -expertas y consuetudinarias- los actores rurbanos despliegan soluciones sociotécnicas híbridas acordes a sus necesidades, gustos y estéticas; recrean patrones de usos múltiples -laborales y recreativos- representativos de sus formas de sociabilidad características, sus valores e intereses; sostienen significaciones alternativas que reconocen beneficios e inconvenientes, que confirman y cuestionan las promesas e ilusiones inscriptas en el zoótropo y oportunamente postuladas por la política pública que insta su adopción.

En ese sentido, las apropiaciones rurbanas visibilizan los sesgos y omisiones formales que fundan la tecnología, sus intencionalidades y propósitos, y la reinventan. A través de múltiples prácticas técnicas y simbólicas despliegan un proceso de desmitificación y reencantamiento del móvil urbano que conserva parcialmente y excede sus propiedades estrictamente formales. Reinserto en el

continuum de la vida, el zoótropo es rururbanizado; se obliteran y desbordan sus valores e intereses y se reinventan sus fines dados. La experiencia rurbana se yuxtapone a las promesas e ilusiones modernas confiadas a la tecnología y las reinventa, no las niega. Las inscribe en el aquí y ahora concreto, las vuelve presente y futuro, viables e imaginables, las llena de sentido y reorienta su dirección. Las reinversiones resultantes, lejos de configurarse en oposición y/o negación de las premisas y prescripciones dominantes, las reconocen y desbordan. Devienen coherentes y verdaderas para sus artífices. Su validez descansa en la experiencia que la funda, la cotidianeidad que la circunscribe y la supervivencia que por su intermedio se realiza y se sostiene.

Intrínsecamente híbrida, la reinversión del zoótropo se asienta y configura en y desde las tensiones y contradicciones que se establecen entre la rurbanidad y el orden urbano que en vano busca suprimirla. Lo que la praxis inventiva revela, tanto en su carácter procesual pero también en sus formas resultantes, es la presencia actuante de una matriz sociocultural y una memoria otras, dominadas pero activas; una rurbanidad negada e invisibilizada, mas no inexistente. La propuesta sociotécnica resultante es la expresión y cristalización de esa rurbanidad ocluida que reaparece y se insinúa como un resto, un exceso, un desperdicio no integrado incapaz de subordinación completa a los preceptos urbanos modernos. Una condición de vida mixta con una positividad y potencialidad a la vez intrínseca y relacional.

A contracorriente de lo que postula la lectura dominante, la rurbanidad que reaparece tenazmente no se define por la negación de todo aquello que el orden urbano se afana por ser. No es la oposición/negación lo que determina la relación; no es la irracionalidad o el caos lo que define su configuración. La praxis inventiva que la revela da cuenta de un orden de coexistencias e interdependencias; un esquema de relaciones hecho de resistencias, complicidades e impugnaciones, múltiples matices y combinaciones. En ese circuito de negociaciones que desplazan afirmaciones y obliteran negaciones se erige y sostiene la rurbanidad; una condición de vida que acepta las tensiones; que asume la contradicción como rasgo inherente y, por tanto, lo racional/irracional como par incluyente, como totalidad.

Frente a la emergencia rurbana, la política pública reactualiza su matriz dicotómica excluyente. Vuelve a negarla e invisibilizarla como expresión desviada e indolente de una inferioridad vernácula que se resiste a ser modernizada. Pese a que la praxis reinventiva rurbana se revela como condición inherente a la realización del transvase tecnológico que se busca imponer; pese a que las prescripciones institucionales pueden ser acatadas sólo a condición de ser relativamente contradichas en la práctica; las reapropiaciones rurbanas implícitamente admitidas en la práctica, son prohibidas y sancionadas, invalidadas y construidas institucionalmente como inexistentes. No acreditan las correspondencias deseadas y exigidas; no reconocen la validez del proyecto moderno que por medio de la tecnología busca realizarse; ponen en duda la legitimidad del orden urbano vigente.

En el mismo acto en que las niega, la política pública reafirma su positividad y la legitimidad de su propuesta sociotécnica. En ese ejercicio de autoafirmación antepone el orden a la supervivencia, la ilusión a la experiencia, el dominio a la coexistencia; excluye y niega lo diferente y perpetúa la autoreferencialidad tautológica que sostiene su dominio. En lo sucesivo, la rurbanidad ocluida emprende su vuelta y la secuencia se repite en un circuito que no descansa ni contempla escenario final.

El reconocimiento de las distintas racionalidades, las lógicas y los principios rectores que moldean las valoraciones, acciones y legitimaciones correspondientes permite realizar una lectura a la vez deconstructiva y reconstructiva de las tensiones y contradicciones que fundan sus relaciones. La racionalidad formal y la racionalidad alternativa importan en tanto operan abonando las matrices de interpretación y actuación de las políticas públicas y los actores rurbanos; sus respectivos desacuerdos y controversias sociotécnicas. Permiten comprender y explicar las relaciones que se establecen entre ambas partes; las formas y los sentidos que las tensiones/contradicciones asumen en el devenir de la relación, posibilitando, en última instancia, reconocer sus acuerdos y desacuerdos respecto de la legitimidad del orden vigente.

El ejercicio de deconstrucción/reconstrucción operado permitió advertir que la mirada dominante que sostiene la positividad de la tecnología moderna se asienta en una perspectiva dicotómica-excluyente que establece una relación de oposición entre las partes y despliega un ejercicio perpetuo de afirmación/negación tendiente a sostener el dominio legítimo de la política pública que, en conformidad con el orden urbano, avanza tras un proyecto a la vez imposible e ilusorio. El orden racional que se postula, está inexorablemente condenado a coexistir con su opuesto “irracional”, la rurbanidad negada. Incluso más, prospera en la vanidad del esfuerzo que la niega sin poder despegarse de ella. Racionalidad e irracionalidad dependen uno de otro, pero dicha dependencia no es simétrica. El segundo depende del primero para su aislamiento forzoso; el primero del segundo para su autoafirmación.

El esquema de relación precedente atraviesa y configura las controversias sociotécnicas que llaman la atención. Su análisis situado permite advertir que la exclusión de la rurbanidad se configura como condición sine qua non y consecuencia necesaria de la política pública ilusoriamente orientada a su integración. Esto es, la intervención estatal moldeada por la racionalidad formal y orientada a legitimar el orden urbano vigente, funda su positividad en la negación de la rurbanidad. La define unilateralmente como un problema urbano y plantea una solución urbana-moderna correspondiente. La relación problema/solución que funda la intervención empieza y termina en la tecnología. En ese marco, el objeto tecnológico antes que el actor rurbano, es el eje estructurante de la propuesta. La intervención es el trasvase tecnológico, éste guía el proceso y el resultado. El carrero, su condición de vida, la precarización de sus prácticas, los riesgos sanitarios y ambientales que las circunscriben, entre otros factores devienen secundarios. Son recuperados discursivamente como parte de las estrategias de legitimación, mas son finalmente desechados y desatendidos en la práctica. Como la praxis inventiva, los relatos y expresiones rurbanas devienen fugazmente admisibles, en tanto resultan instrumentales al sostenimiento y fortalecimiento de la legitimidad de las propuestas oficiales que, erigiéndose sobre y a costa de aquéllas, al mismo tiempo que las admite, las niega.

Si la exclusión de la rurbanidad es condición de posibilidad y consecuencia necesaria de la política pública y el sistema sociotécnico es su eje estructurante, las promesas e ilusiones inscriptas en la tecnología moderna devienen paradójicas. Esto es, lejos de suponerse resueltas en su sentido positivo y activo, las promesas e ilusiones oportunamente sostenidas conllevan en si una serie de contradicciones relativas a la relación que las postula y los sesgos correspondientes. Las proposiciones de cambio y mejora de las condiciones de vida de los actores rurbanos, su inclusión sociolaboral y el fortalecimiento de su condición ciudadana devienen a la vez parciales y ambivalentes. El fin último que las guía oblitera su completa realización. La re-afirmación del orden urbano se antepone a la rurbanidad; la autoreferencialidad y autoperpetación obturan, en parte, la integración ilusoriamente propuesta. Las promesas se realizan principalmente en apoyo y correspondencia al orden urbano, y en menor medida en favor del actor rurbano: se incluye y reconoce la nueva tecnología en tanto que garantía y expectativa de progreso para la ciudad, que permitirá forjar una subjetividad nueva -el recuperador urbano- a derecho del orden vigente. Parcial e ilusoriamente urbanizado, el actor rurbano confirma las promesas que paradójicamente lo excluyen y niegan en su especificidad y positividad intrínseca.

El carácter paradójico y contradictorio de la política pública no sólo se evidencia en la deconstrucción de sus afirmaciones; el ejercicio de reconstrucción de sus negaciones así también lo confirma. La reconstrucción de la mirada alternativa que visibiliza y vuelve inteligible la rurbanidad negada, corrobora los sesgos formales de la propuesta sociotécnica oficial e impugna parcialmente las promesas e ilusiones por ella referenciadas. Confirma el carácter autorreferencial y excluyente de la política pública que orientada a “integrar” una rurbanidad urbanizada, reafirma su inferioridad y niega su especificidad; haciéndola parte de la consumación de lo inevitable: el desarrollo tecnológico, la realización del proyecto moderno y el reconocimiento de la legitimidad del orden urbano establecido.

Además de validar los sesgos y paradojas que definen la intervención institucional, la emergencia rurbana cuestiona la validez de las lógicas y premisas que sostiene su

negación en favor de la urbanidad y su correspondiente política pública como máximas con potestad para agotar su sentido y potencialidad. Impugna parcialmente la omnipotencia de la oposición como único esquema capaz de explicar su relación con lo urbano. Cuestiona lo que en apariencia es una exclusión recíproca y asume las tensiones y contradicciones como condición inherente y resultante de su relación con aquél. La coexistencia que postula prefigura relaciones de complementación, ambigüedad, reciprocidad, implicaciones mutuas que reconocen y trascienden la mera oposición. Evidencia el carácter mezquino y la incomprensión que preside las actuales interpretaciones y actuaciones institucionales; solicita y exige una mirada renovada capaz de reconocerla e integrarla sin sojuzgarla.

En ese sentido, la rurbanidad que se revela en las praxis inventivas plantea un importante desafío de inexorables implicancias políticas y sociales. Si los actores rurbanos no son ni rurales ni urbanos, su condición requiere de lecturas nuevas y de políticas que modifiquen su punto de partida. No será la negación, por cierto, la premisa desde la cual pueda esperarse acciones de integración correspondiente. No será la pobreza o el anacronismo la que explique únicamente sus prácticas. No será la asistencia y/o el trasvase tecnológico lo que seduzca los cambios que se definen desde los sistemas expertos y el “sentido común” urbano. No será el mote de “involución” lo que permita allanar las soluciones como si el caso fuese mera excepcionalidad de una ciudad que en realidad tiene otro destino. Vista en su positividad y potencialidad intrínseca y relacional, la rurbanidad como condición social requiere de otras entradas capaces de reconocer en su mixtura tanto lo urbano como lo rural, si es que interesa comprender e incluir su configuración. Requiere asumir las tensiones y contradicciones no como obstáculos a superar, sino como condiciones básicas desde las cuales -y no sólo “sobre” las cuales- avanzar en la renovación del entendimiento y las actuaciones correspondientes. Sólo cambiando el punto de partida, reconociendo la praxis rurbanda y asumiendo su racionalidad alternativa coexistente, lo que ahora es solamente una ilusión urbana moderna podría reinventarse, podría tal vez entonces conciliar los antagonismos, rururbanizarse.

Bibliografía

- ABOY, Rosa, 2005, *Viviendas para el pueblo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- ADORNO, Theodor y HORKHEIMER, Max, 1971 (1947), *Dialéctica del Iluminismo*, Buenos Aires: Sur.
- AGUILAR VILLANUEVA, Luis, 2009, “Marco para el análisis de las políticas públicas” en MARÍÑEZ, Freddy y GARZA, Vidal (Comp.) *Política pública y democracia en América Latina del análisis a la implementación*, México: Porrúa.
- AGUILAR VILLANUEVA, Luis, 1988, “En torno al concepto de racionalidad en Max Weber” en OLIVÉ, León (Comp.) *Racionalidad. Ensayos sobre la racionalidad en ética y política, ciencia y tecnología*, México: Siglo veintiuno editores.
- ALABARCES, Pablo, 2008, “Introducción. Un itinerario y algunas apuestas” en ALABARCES, Pablo y RODRÍGUEZ, Ma. Graciela (Comp.) *Resistencias y mediaciones. Estudios sobre cultura popular*, Buenos Aires: Paidós.
- ANGUITA, Eduardo, 2003, *Cartoneros*, Buenos Aires: Grupo Editorial Norma.
- APPADURAI, Arjun, 1986, “Introducción: Las mercancías y la política del valor” en APPADURAI, Arjun (Comp.) *La vida social de las cosas*, México: Grijalbo.
- ARONSON, Perla, 2005, “Prólogo: Los cimientos del orden social moderno” en ARONSON, Perla y WEISZ, Eduardo (Comp.) *Sociedad y religión, un siglo de controversias en torno a la noción weberiana de racionalización*, Buenos Aires: Prometeo.
- BABBIE, Earl, 1996, *Manual para la Práctica de la Investigación Social*, Bilbao: Edit. Desclée de Browser.
- BAIGORRI, Antonio, 1995, “De lo rural a lo urbano. Hipótesis sobre las dificultades de mantener la separación epistemológica entre Sociología Rural y Sociología Urbana en el marco del actual proceso de urbanización global”. Trabajo presentado en el V Congreso Español de Sociología, España.
- BARTHES, Ronald, 1978, *El Sistema de la Moda*, Barcelona: Editorial Gustavo Gilí.

- -----, 1990, “Semántica del objeto” en *La aventura semiológica*. Barcelona: Paidós.
- BAUDRILLARD, Jean, 1969, *El sistema de los objetos*, México: Siglo XXI.
- BAUMAN, Zygmunt, 1996, “Modernidad y ambivalencia” en BERIAIN, Josetxo (Comp.) *Las consecuencias perversas de la modernidad. Modernidad, contingencia y riesgo*, Barcelona: Anthropos.
- BECK, Ulrich, 1986, “Teoría de la sociedad de riesgo” en BERIAIN, Josetxo (Comp.) *Las consecuencias perversas de la modernidad. Modernidad, contingencia y riesgo*, Barcelona: Anthropos.
- BENZECRY, Claudio, 2000, “La imaginación técnica o Arlt como Menocchio”, en Nueva Sociedad, Buenos Aires, N°170.
- BERGER, Peter y LUCKMANN, Thomas, 2006 (1967), *La construcción social de la realidad*, Buenos Aires: Amorrortu editores.
- BERMAN, Marshall, 1988 (1982), *Todo lo solido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Madrid: Siglo veintiuno editores.
- BERMÚDEZ, Natalia, 2006, *El mundo de los carreros de Sangre y Sol*, Memoria para optar por el Título de Magister en Antropología, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba.
- BIJKER, Wiebe, 2005, ¿Cómo y porqué es importante la tecnología?, en Redes, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, Vol. 11, N°21.
- BOURDIEU, Pierre, 1979, “Los tres estados del capital cultural”, en Sociológica, México, UAM- Azcapotzalco, N° 5.
- BUCKLEY, Walter, 1982, “Sistemas” en *La sociología y la teoría moderna de los sistemas*, Buenos Aires: Amorrortu editores.
- BURKE, Peter, 2003, *Hibridismo Cultural*, São Leopoldo: Editora Unisinos.
- BURY, John, 1971, *La idea de progreso*, Madrid: Alianza.
- BUSSO, Gustavo y RODRÍGUEZ, Graciela, 1994, *Dinámica demográfica en los departamentos del sur de la provincia de Córdoba, 1947-1991*, Río Cuarto: Universidad Nacional de Río Cuarto, Facultad de Ciencias Económicas.
- CABRERA, Daniel, 2006, *Lo tecnológico y lo imaginario. Las nuevas tecnológicas como creencias y esperanzas colectivas*, Buenos Aires: Biblos.

- -----, 2011, *Comunicación y cultura como ensoñación social. Ensayos sobre el imaginario neotecnológico*, Madrid: Editorial Fragua.
- CALVINO, Ítalo, 2008 (1972), *Las ciudades invisibles*, Buenos Aires: Crysálida Crasis Ediciones.
- CAMBLOG, Ana, 2007, “Quicio y desquicio del tiempo cotidiano dialectal”. Trabajo presentado en el II Congreso Internacional y VII Congreso Nacional de la Asociación Argentina de Semiótica, Rosario, Argentina.
- CARBONARI, Ma. Rosa, 2009, “Ruralización. De la ‘barbarización de la polis a la ‘ruralidad’” en CIMADEVILLA, Gustavo y CARNIGLIA, Edgardo (Coord.) *Relatos sobre la rurbanidad*, Río Cuarto: Editorial Universidad Nacional de Río Cuarto.
- CARLOSENA, Ma. Angélica, 2009, *Política pública y rurbanidad*. Memoria para optar por el Título de Magister en Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.
- CARNIGLIA, Edgardo, 2009, “Modos de la rurbanidad en el sur cordobés. una mirada de comunicación para el cambio sociocultural” en CIMADEVILLA, Gustavo y CARNIGLIA, Edgardo (Coord.), *Relatos sobre la rurbanidad*, Río Cuarto: Editorial Universidad Nacional de Río Cuarto.
- CARNIGLIA, Edgardo y GALIMBERTI, Silvina, 2009, “¿Morir potro sin galopar en la agrociudad? El caballo en las representaciones de un actor rurbano” en CIMADEVILLA, Gustavo y CARNIGLIA, Edgardo (Coord.), *Relatos sobre la rurbanidad*, Río Cuarto: Editorial Universidad Nacional de Río Cuarto.
- CARNIGLIA, E. y otros, 2012, *Comunicación y rurbanidad. Formas y expresiones situadas*, Programa de Investigación, Río Cuarto, SECyT-UNRC.
- CASTRO-GÓMEZ, Santiago, 2000, “Ciencias sociales, violencia epistémica y el problema de la ‘invención del otro’” en LANDER, Edgardo (comp.) *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas*, Buenos Aires: CLACSO.
- CASULLO, Nicolás; FORSTER, Ricardo y KAUFMAN, Alejandro, 2004, *Itinerarios de la modernidad*, Buenos Aires: Eudeba.

- CIMADEVILLA, Gustavo, 2000, “Aportes para nuevas lecturas de lo rural. Y algunos otros viejos problemas”. Trabajo presentado en XXIII Congreso Intercom, Brasil.
- -----, 2002, “Las transformaciones del mapa accult-tural” en CIMADEVILLA, Gustavo (comp.) *Comunicación, tecnología y desarrollo. Discusiones y perspectivas desde el sur*, Río Cuarto, ALAIC-UNRC.
- -----, 2004, *Dominios, Crítica a la razón intervencionista, la comunicación y el desarrollo sustentable*, Buenos Aires: Prometeo.
- -----, 2005, “De la dicotomía urbano-rural a la emergencia rurbana. Momentos y movimientos”, en Esboços, Brasil, N° 13.
- -----, 2009, “Contrapuntos con Lefebvre. Apuntes para una entrada comunicacional” en CIMADEVILLA, Gustavo y CARNIGLIA, Edgardo (Coord.) *Relatos sobre la rurbanidad*, Río Cuarto: Editorial Universidad Nacional de Río Cuarto.
- CIMADEVILLA, Gustavo y CARNIGLIA, Edgardo, 2008, “La ruralización de la ciudad pampeana” en THORNTON, Ricardo y CIMADEVILLA, Gustavo, *Grisés de la extensión, la comunicación y el desarrollo*, Buenos Aires: Ediciones INTA.
- -----, 2009, “La ruralización de la ciudad pampeana” en CIMADEVILLA, Gustavo y CARNIGLIA, Edgardo (Coord.), *Relatos sobre la rurbanidad*, Río Cuarto: Editorial Universidad Nacional de Río Cuarto.
- CIMADEVILLA, Gustavo; DEMARCHI, Paola y GALIMBERTI, Silvina, 2011, “La rurbanidad ausente. Visibilidades e invisibilidades mediáticas”, en *Signo y Pensamiento*, Bogotá, Vol. XXX, N°58.
- DAGNINO, Renato, 2010, *Tecnología social. Ferramenta para construir outra sociedade*, Campiñas: Komedi.
- DE CERTEAU, Michel, 2000 (1990), *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*, México: Universidad Iberoamericana.
- DE CERTEAU, Michel; GIARD, Luce y MAYOL, Pierre, 1999 (1994), *La invención de lo cotidiano II. Habitar, cocinar*, México: Universidad Iberoamericana.

- DE LUCCA REIS COSTA, Daniel, 2007, “Márgenes en el centro. Calle, catación y basura en el centro de Sao Paulo” en SCHAMBER, Pablo y SUAREZ, Francisco (Comp.) *Recicloscopio*, Buenos Aires: Prometeo.
- DEBRAY, Régis, 1993, *El Estado seductor*, Buenos Aires: Editorial Manantial.
- DEMARCHI, Paola, 2007, *La actividad rurbana en la prensa local, la construcción noticiosa del fenómeno, del actor y sus objetos*. Río Cuarto. Memoria para optar por el Título de Licenciada en Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.
- -----, 2014, *El devenir de las construcciones periodísticas sobre la ciudad y las emergencias sociales (siglo XX) Prensa, orden urbano y clima de época*. Memoria para optar por el Título de Doctora en Comunicación Social, Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Rosario.
- DOUGLAS, Mary, 1973, *Pureza y peligro*, Madrid: Siglo XXI editores.
- DUSSEL, Enrique, 2000, “Europa, modernidad y eurocentrismo” en LANDER, Edgardo (Comp.) *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas*, Buenos Aires: CLACSO.
- DUVERGER, Maurice, 1972, “La observación documental” en *Métodos de las Ciencias Sociales*, Barcelona: Ediciones Ariel.
- ECHEVERRÍA, Javier, 2003, *La revolución Tecnocientífica*, Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- ELLUL, Jacques, 1960 (1954), *El siglo XX y la técnica. Análisis de las conquistas y las técnicas de nuestro tiempo*, Barcelona: Labor.
- ESCOBAR, Arturo, 2000, “El lugar de la naturaleza y la naturaleza del lugar: ¿globalización o postdesarrollo?” en LANDER, Edgardo (comp.) *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas*, Buenos Aires: CLACSO.
- FEENBERG, Andrew, 2012, *Transformar la tecnología*, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Editorial.
- -----, 2013, “Del esencialismo al constructivismo: la filosofía de la tecnología en la encrucijada”, en *Hipertextos*, Buenos Aires, Vol. I, N° 1.

- FORD, Aníbal, 1989, “Conexiones” en *Navegaciones. Comunicación, cultura, crisis*, Buenos Aires: Amorrortu editores.
- FORNI, Floreal, 1992, “Estrategias de recolección y estrategias de análisis en la investigación social” en FORNI, Floreal; GALLART, Ma. Antonia y VASILACHIS, Irene, *Métodos cualitativos II*, Buenos Aires: CEAL.
- FREIRE, Paulo, 1973, *¿Extensión o comunicación? La concientización en el medio rural*, Buenos Aires: Siglo veintiuno editores.
- FREYRE, Gilberto, 1982, *Rurbanização: que é?*, Recife: Editora Massangana.
- FRISBY, David, 2007 (2001), *Paisajes urbanos de la modernidad*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes Editorial.
- GADEA, Carlos, 2008, “La dinámica de la modernidad en América Latina”, en *Revista Austral de Ciencias Sociales*, N°13 [En línea] citado en marzo de 2014 <<http://mingaonline.uach.cl/pdf/racs/n13/art04.pdf>>
- GALIMBERTI, Silvina, 2008, *Más que carros y caballos. Rurbanidad, objetos y significados*. Memoria para optar por el Título de Licenciada en Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.
- -----, 2009, “La ciudad, relatos de una experiencia rurbana”. Trabajo presentado en el XIII Jornadas de la Red Nacional de Investigadores en Comunicación. San Luis, Argentina. [En línea] <http://www.redcomunicacion.org/memorias/p_jornadas_p.php?id=1027&idj=10>
- -----, 2012, “El sistema de objetos rurbano, notas para su conceptualización y análisis”. Trabajo presentando en el XI Congreso Latinoamericano de Investigadores en Comunicación, Montevideo, Uruguay. [En línea] <<http://alaic2012.comunicacion.edu.uy>>
- GALINDO CÁCERES, Jesús, 1998, *Técnicas de investigación en sociedad, cultura y comunicación*, México: Addison Wesley Longman.
- GALPIN, Charles, 1918, *Rural Life*, New York: The Century Co.
- GARCÍA CANCLINI, Néstor, 1997, *Imaginario Urbanos*. Buenos Aires: Editorial Eudeba.
- -----, 2001 (1990), *Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*, Lanús: Paidós.

- GARÓFALO, Adriana, AZOCAR, Cecilia, COCCO, Ana Clara, 2009, “El Programa de Recuperadores Urbanos de Residuos. Un informe desde la intervención municipal” en CIMADEVILLA, Gustavo y CARNIGLIA, Edgardo (Coord.) *Relatos sobre la rurbanidad*, Río Cuarto: Editorial Universidad Nacional de Río Cuarto.
- GEERTZ, Clifford, 1991, *La interpretación de las culturas*, Buenos Aires: Gedisa.
- GERMANI, Gino, 1962, *Política y Sociedad en una Época de Transición. De la sociedad tradicional a la sociedad de masas*, Buenos Aires: Paidós.
- GIDDENS, Anthony, 1990, *Consecuencias de la modernidad*, Madrid: Alianza Universidad.
- GINZBURG, Carlo, 2008 (1976), *El queso y los gusanos*, Barcelona: Ediciones Península.
- GIUCCI, Guillermo, 2007, *La vida cultural del automóvil*, Buenos Aires: Prometeo.
- GOMEZ, Ricardo, 1997, “Progreso, determinismo y pesimismo tecnológico”, en *Redes*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Vol. 4, N°10.
- GONZÁLEZ MARTINEZ, Luciana y SEGRETIN, Soledad, 2007, *Rurbanos*. Memoria para optar por el Título de Licenciada en Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.
- GRAZIANO DA SILVA, José, DEL GROSSI, Mauro, 2001, "A evolução do emprego não agrícola no meio rural brasileiro". In: *Projeto Rurbano*. Instituto de Economia. UNICAMP [En línea] citado en marzo de 2014 <www.eco.unicamp.br/projeto/rurbano>
- GUMUCIO DAGRON, Alfonso, 2011, “Comunicación para el cambio social: clave del desarrollo participativo”, en *Signo y Pensamiento*, Bogotá, Vol. XXX, N°58.
- GURTVICH, Georges, 1969, *Dialéctica y Sociología*. Madrid: Alianza Editorial.
- GUTIERREZ, Alicia, 2007, *Pobre’, como siempre...Estrategia de reproducción social en la pobreza*, Córdoba: Ferreyra Editor.
- GUTIERREZ, Pablo, 2005, “Recuperadores urbanos de materiales reciclables” en MALLIMACI, Fortunato y SALVIA, Agustín (Coord.) *Los nuevos rostros de la marginalidad*, Buenos Aires: Editorial Biblos.

- HABERMAS, Jünger, 1987, *Teoría de la acción comunicativa I*, Madrid: Taurus.
- -----, 1989, “Modernidad: un proyecto incompleto” en CASULLO Nicolás (ed.) *El debate Modernidad Pos-modernidad*, Buenos Aires: Editorial Punto Sur.
- HALL, Stuart, 1997, “Representación: representaciones culturales y prácticas significantes”, en *Culture, Media and Identities*, Vol 2.
- HAMMERSLEY, Martyn y ATKINSON, Paul, 1994, *Etnografía*, Barcelona: Paidós.
- HEFFES, Gisela, 2008, *Las ciudades imaginarias en la literatura latinoamericana*, Rosario: Beatriz Viterbo Editora.
- HEGEDUS, Pedro; CIMADEVILLA, Gustavo y THORNTON, Ricardo, 2008, “Difusión de innovaciones. Vigencias y obsolescencias de un enfoque pragmático” en THORNTON, Ricardo y CIMADEVILLA, Gustavo (Eds.) *Grisas de la extensión, la comunicación y el desarrollo*, Buenos Aires: Ediciones INTA.
- IÁÑEZ PAREJA, Enrique y SÁNCHEZ CAZORLA, Jesús, 1998, “Una aproximación a los estudios de ciencia-tecnología-sociedad” [En línea] citado en marzo de 2014. <<http://www.ugr.es/~eianez/Biotecnologia/cts.htm>>.
- JIMÉNEZ MENESES, Orian, 2009, “Objetos y cultura. Rituales, flujos y elaboraciones en el Nuevo Reino de Granada”, en *Historia Crítica*, Bogotá, N°39.
- JORDÁN CHELINI, Ma. Eugenia, 2002, “Kusch y la posibilidad de un nuevo pensar desde el ‘estar’ americano. Aportes para una filosofía Afro-americana”, en *Filosofía Mestiza*, Buenos Aires, Vol. I. N°1.
- KALBERG, Stephen, 2005, “Los tipos de racionalidad de Max Weber: Piedras angulares para el análisis de los procesos de racionalización en la historia” en ARONSO, Perla y WEISZ, Eduardo (Comp.) *Sociedad y religión, un siglo de controversias en torno a la noción weberiana de racionalización*, Buenos Aires: Prometeo.
- -----, 2008, *Max Weber. Principales dimensiones de su obra*, Buenos Aires: Prometeo.
- KENBEL, Claudia, 2006, *A mitad de camino entre lo urbano y lo rural. Actores y actividades de rebusque*. Memoria para optar por el Título de Licenciada en Ciencias

de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.

- -----, 2013, *Circuitos culturales y tensiones de sentidos. La rurbanidad según las memorias sociales en la ciudad de Río Cuarto*. Memoria para optar por el Título de Doctora en Comunicación Social, Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de Rosario.
- KOPYTOFF, Igor, 1986, “La biografía cultural de las cosas” en APPADURAI, Arjun (Comp.) *La vida social de las cosas*, México: Grijalbo.
- KREIMER, Roxana, 2006, *La tiranía del automóvil*, Buenos Aires: Anarres.
- KUSCH, Rodolfo, 1999, *América Profunda*, Buenos Aires: Editorial Biblos.
- LANDER, Edgardo, 2000, “Presentación” en LANDER, Edgardo (Comp.) *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas*, Buenos Aires: CLACSO.
- LEFEBVRE, Henri, 2004 (1970), *A revolução urbana*, Belo Horizonte: Humanitas.
- LENGUITA, Paula, 2002, “La dominación tecnológica según la teoría crítica”, en Cinta de Moebio, Chile: Universidad de Chile, N°15 [En línea] citado en marzo de 2014. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=90711303002>
- LOMNITZ, Larissa, 1978, *Cómo sobreviven los marginados*, México: Siglo XXI.
- MALLIMACI, Fortunato y SALVIA, Agustín, 2005, *Los nuevos rostros de la marginalidad. La supervivencia de los desplazados*, Buenos Aires: Editorial Biblos.
- MARCUSE, Herbert, 1993 (1954), *El hombre unidimensional*, Barcelona: Editorial Planeta-De Agostini, S. A.
- MARGULIS, Mario, 2009, “Ideología, fetichismo de la mercancía y reificación” en *Sociología de la cultura*, Buenos Aires: Editorial Biblos.
- MARTÍN BARBERO, Jesús, 1987, *De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía*, Barcelona: Editorial Gustavo Gilli.
- -----, 2002, “Culturas populares” en ALTAMIRANO, Carlos, *Términos críticos de sociología de la cultura*, Buenos Aires: Paidós.

- -----, 2004, *Oficio de cartógrafo. Travesías latinoamericanas de la comunicación en la cultura*, Buenos Aires: Fondo de cultura económica.
- MATTELART, Armand, 1993, *La comunicación-mundo. Historia de las ideas y de las estrategias*, Madrid: Fundesco.
- -----, 1995, *La invención de la comunicación*, Barcelona: Bosch Comunicación.
- -----, 1997, *Historia de las teorías de la comunicación*, Barcelona: Paidós.
- MATURO, Graciela, 2007, “Rodolfo Kusch: La búsqueda del sí-mismo a través del encuentro con el otro”, en *Revista Venezolana de Información, tecnología y conocimiento*. Año 4. N°3.
- MCQUAL, Dennis y WINDHAL, Sven, 1989, *Modelos para el estudio de la comunicación colectiva*, España: Eunsa.
- MENDEZ, Marlon Javier, 2005, “Contradicción, complementariedad e hibridación en las relaciones entre lo rural y lo urbano”, en *Revista Mad*, Universidad de Chile, N°13 [En línea] citado en marzo de 2014 <<http://www.revistamad.uchile.cl/13/papers02.pdf>>
- MESA, Pablo Edgardo, 2010, *Los recuperadores urbanos en la Gran Ciudad Metropolitana de Buenos Aires*, Buenos Aires: Prometeo.
- MITCHAM, Carl, 1989, "Tres formas de ser con la tecnología", en *Anthropos*, N° 94-95 [En línea] citado en marzo de 2014 <<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=240108>>
- MOEBUS RETONDAR, Anderson, 2008, “Hibridismo cultural: ¿clave analítica para la comprensión de la modernización latinoamericana? La perspectiva de Néstor García Canclini”, en *Sociológica*, México, N°67.
- MOLES, Abraham, 1971, *Los Objetos*, Buenos Aires: Tiempo Contemporáneo.
- -----, 1974, *Teoría de los objetos*, París: Colección Comunicación Visual.

- MOREYRA, Cecilia, 2009, “Vida cotidiana y entorno material. El mobiliario doméstico en la ciudad de Córdoba a fines del siglo XVIII”, en *Historia Crítica*, Bogotá, N°38.
- MORIN, Violette, 1971, “El objeto biográfico” en MOLES, Abraham, *Los objetos*, Buenos Aires: Editorial Tiempo contemporáneo.
- MUMFORD, Lewis, 1971 (1934), *Técnica y civilización*, Madrid: Alianza.
- NAJMAOVICHI, Denise, 1995, *El lenguaje de los vínculos. De la independencia absoluta a la autonomía relativa*, Buenos Aires: Paidós.
- NEUMANN, Noelle, 1988, “La legitimación de los medios de comunicación de masas. Resultados de investigación de la comunicación”, en *Universitas*, Vol. XXV, N°3.
- NISBET, Robert, 1991, *Historia de la idea de progreso*, Barcelona: Gedisa.
- ORTEGA Y GASSET, José, 1997 (1939), *Meditación de la técnica*, Madrid: Santillana.
- ORTIZ, Gustavo, 1997, “Reconstrucciones de la racionalidad social”, en *Estudios*, Córdoba, N° 7/8.
- PAIVA, Verónica, 2008, *Cartoneros y cooperativas de recuperadores. Una mirada sobre la recolección informal de residuos. Área Metropolitana de Buenos Aires, 1999-2007*, Buenos Aires: Prometeo.
- PARELMAN, Mariano, 2004, *Las subjetividades en vidas de cartón: el cirujeo en la ciudad de Buenos Aires*. Memoria para optar por el Título de Licenciado en Ciencias Antropológicas, Universidad Nacional de Buenos Aires.
- PARENTE, Diego, 2006, “Algunas precisiones sobre el determinismo tecnológico y la tecnología autónoma. Una lectura sobre la filosofía de Langdon Winner”, en *Redes*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Vol. 12, N°23.
- PERALTA, Mariela, 2010, *La impronta del higienismo en la Río Cuarto moderna. Las políticas públicas sanitarias y la visión periodística (1870-1920)*. Memoria para optar por el Título de Licenciada en Historia, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.

- PINCH, Trevor, 2008, “La tecnología como institución: ¿qué nos pueden enseñar los estudios sociales de la tecnología?”, en *Redes*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Vol. 14, N°27.
- PRICE, Vincent, 1992, *La opinión pública. Esfera pública y comunicación*, Barcelona: Paidós.
- QUERALTÓ, Ramón, 1994, “Razón científica y razón técnica en el fin de la modernidad”, en *Anuario Filosófico*, Sevilla, España, Vol. 27, N° 2 [En línea] citado en marzo de 2014, <<http://dialnet.unirioja.es/servlet/ ejemplar?codigo=3409>>
- QUESADA, Gabriel, 1980, *Comunicação e comunidade. Mitos da mudança social*. São Paulo: Loyola.
- QUIJANO, Aníbal, 2000, “Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina” en LANDER Edgardo (Comp.) *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas*, Buenos Aires: CLACSO.
- QUINTANILLA, Miguel Ángel, 1998, “Técnica y cultura”, en *Teorema-Revista Internacional de Filosofía*, Vol. XVII/3.
- RAMOS, Silvina, 1984, *Las relaciones de parentesco y ayuda mutua en los sectores populares urbanos: Un estudio de caso*, Argentina: Estudios CEDES.
- REGUILLO, Rossana, 2006, “Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y conjuros” en PEREIRA GONZALEZ, José Miguel y VILLADIEGO PRINS, Mirla (Eds.) *Entre miedos y goces. Comunicación, vida pública y ciudadanías*, Bogotá: Editorial Pontifica Universidad Javeriana.
- RITZER, George, 1993, *Teoría sociológica contemporánea*, México: McGraw-Hill Editora.
- -----, 1996, *La McDonalización de la sociedad. Un análisis de la racionalización en la vida cotidiana*, Barcelona: Editorial Ariel, S.A.
- RIVERO, Osvaldo, 2001, “La búsqueda de El Dorado” en *El mito del desarrollo*, Lima: Fondo de Cultura Económica.
- ROGERS, Evert, 1983 (1962), *Diffusion of Innovations*, USA: Free Press.
- ROMERO, José Luis, 1976, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Buenos Aires: Siglo veintiuno editores.

- ROMERO, José Luis, 2009, *La ciudad Occidental, culturas urbanas, Europa y América*, Buenos Aires: Siglo veintiuno editores.
- ROSTOW, Walt Whitman, 1974 (1961), *Las etapas del crecimiento económico: Un manifiesto no comunista*, México: Fondo de Cultura Económica.
- ROWE, William y SCHELLING, Vivian, 1993, *Memoria y modernidad. Cultura popular en América Latina*, México: Grijalbo.
- RUANO DE LA FUENTE, Yolanda, 1992, *Proceso de racionalización y "ethos" capitalista. Interpretación weberiana de la modernidad*. Memoria para optar por el Título de Doctora en Filosofía, Departamento de Filosofía, Universidad Complutense de Madrid [En línea], citado en marzo de 2014, <<http://eprints.ucm.es/2295/1/AH2009301.pdf>>
- SANIN SANTAMARIA, Diego, 2006, *Estéticas del consumo. Configuraciones de la cultura material*. Memoria para optar por el Título de Magister en Estética, Universidad Nacional de Colombia, Medellín [En línea] citado en marzo de 2014, <http://cmap.upb.edu.co/rid=1153175739921_1060940786_1049/EST%C3%89TICAS%20DEL%20CONSUMO.%20Juan%20Diego%20San%C3%ADn%20Santamar%C3%ADA.pdf>
- SANTOS, Boaventura de Sousa, 2003, *Crítica a la razón indolente. Contra el desperdicio de la experiencia* (Vol. I), Bilbao: Editorial Desclée de Brouwer, S.A.
- -----, 2005, *El milenio huérfano. Ensayos para una nueva cultura política*, Madrid: Editorial Trotta.
- -----, 2006, *Renovar la teoría crítica y reinventar la emancipación social (encuentros en Buenos Aires)*, Buenos Aires: CLACSO.
- SANTOS, Milton, 2000, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, España: Editorial Ariel S.A.
- SARLO, Beatriz, 2001, "Prologo" en WILLIMAS, Raymond, *El campo y la ciudad*, Buenos Aires: Paidós.
- -----, 2004 (1992), *La imaginación técnica*, Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- -----, 2007 (1988), *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*, Buenos Aires: Nueva Visión.

- -----, 2009, *La ciudad vista, mercancías y cultura urbana*, Argentina: Siglo Veintiuno Editores.
- SARTELLI, Eduardo, 1993, "Los carreros pampeanos, de la colonia a 'granero del mundo'", en *Todo es Historia*, Buenos Aires, N°315.
- SCHAMBER, Pablo, 2008, *De los desechos a las mercancías. Una etnografía de los cartoneros*, Buenos Aires: SB editorial.
- SCHAMBER, Pablo, 2008, *De los desechos a las mercancías. Una etnografía de los cartoneros*, Buenos Aires: Paradigma Indicial.
- SCHLUCHTER, Wolfgang, 2008, *Acción, orden y cultura. Estudios para un programa de investigación en conexión con Max Weber*, Buenos Aires: Prometeo.
- SCHMUCLER, Héctor, 1997, *Memoria de la Comunicación*, Buenos Aires: Editorial Biblos Comunicación Medios Cultura.
- SCHNEIDER, Sergio, 2001, "As atividades rurais não-agrícolas e as transformações do espaço rural: perspectivas recentes", en *Cuadernos de Desarrollo Rural*, Bogotá: Universidad Javeriana.
- SENNET, Richard, 2009, *El artesano*, Barcelona: Editorial Anagrama.
- SERRANO GÓMEZ, Enrique, 1994, *Legitimación y racionalización*, Barcelona: Editorial Anthropos.
- SIMMEL, George, 2005 (1903), *La metrópolis y la vida mental*, en *Bifurcaciones*, Chile, N°4.
- SIMONDON, Gilbert, 2007, *El modo de existencia de los objetos técnicos*, Buenos Aires: Prometeo.
- SOLARI, Aldo, 1971, *Sociología Rural Latinoamericana*, Buenos Aires: Paidós.
- SOROKIN, Pitirim y ZIMMERMAN, Carle, 1929, *Principles of Rural-Urban Sociology*, Nueva York: Henry Holt.
- SOUZA MARTINS, José, 1986, *Introdução crítica à Sociologia Rural*. São Paulo: Editora Hucitec.
- TAYLOR, Steven y BODGAN Robert, 1986, *Introducción a los Métodos cualitativos de investigación*, Buenos Aires: Paidós.
- THOMAS, Hernán y BUCH, Alfonso, 2008, *Actos, actores y artefactos. Sociología de la tecnología*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Editorial.

- THOMAS, Hernán, 2008, “Estructuras cerradas versus procesos dinámicos: trayectorias y estilos de innovación y cambio tecnológico” en THOMAS, Hernán y BUCH, Alfonso (coord.) *Actos, actores y artefactos. Sociología de la tecnología*, Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Editorial.
- THOMAS, Hernán, 2009, “Tecnologías para la inclusión social y políticas públicas en América Latina” [En línea] citado en marzo de 2014. <<http://www.redtisa.org/Hernan-Thomas-Tecnologias-para-la-inclusion-social-y-politicas-publicas-en-America-Latina.pdf>>
- THOMAS, Hernán; FRESSOLI, Mariano y LALOUF, Alberto, 2008, “Estudios sociales de la tecnología ¿hay vida después del constructivismo?”, en *Redes*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Vol. 14, N°27.
- THOMPSON, Edward, 1995 (1991), *Costumbres en común*, Barcelona: Grijalbo Mondadori.
- THOMPSON, John, 1998, *Los media y la modernidad*, España: Editorial Paidós.
- TIRADO, Francisco; RODRÍGUEZ GIRALT, Isabel y DOMÉNECH Miguel, 2001, “El discurso de los objetos. Museos y comunicación pública de la ciencia, en *Comunicación y sociedad*, en *Comunicación y Sociedad*, Universidad de Guadalajara, N° 39.
- VALLES, Miguel, 1999, *Técnicas cualitativas de investigación social*, Madrid Editorial Síntesis S.A.
- VASILACHIS, Irene, 1992, *Métodos Cualitativos: los problemas teórico-metodológicos*, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- VEGA CANTOR, Renán, 2012, “La expropiación del tiempo del capitalismo actual”, en *Herramientas*, Buenos Aires, N° 51, Año XVI [En línea] citado en marzo de 2014 <<http://www.herramienta.com.ar/revista-impresa/revista-herramienta-n-51>>
- VIDART, Daniel, 1960, *Sociología Rural. Tomo I*, Barcelona: Salvat Editores.
- VIRILO, Paul, 1997 (1995), *La velocidad de la liberación. Ensayo*, Buenos Aires: Manantial.
- WEBER, Max, 1996 (1922), *Economía y Sociedad*, México: Fondo de Cultura Económica.

- WELLER, Jürgen, 1997, “El empleo Rural no Agropecuario en el istmo Centroamericano”, en Revista de la CEPAL, N°62.
- WILLIAMS, Raymond, 2001 (1973), *El campo y la ciudad*, Buenos Aires: Paidós.
- -----, 2009 (1977), *Marxismo y literatura*, Barcelona: Península.
- WINNER, Langdon, 2001, “Dos visiones de la civilización tecnológica” en LOPEZ, José y SÁNCHEZ RON, José (Eds.) *Ciencia, Tecnología, Sociedad y Cultura*, Madrid: Biblioteca Nueva-OEI.
- ZANATTA, Loris, 2012, *Historia de América Latina*, Argentina: Siglo veintiuno editores.

Documentos institucionales

- Código de Tránsito de la ciudad de Río Cuarto.
- Fichas e informes de evaluaciones técnicas de funcionamiento del zoótropo del Programa Recuperadores Urbanos de Residuos.
- Informe “Concurso Buenas Prácticas” del Programa Recuperadores Urbanos de Residuos (2010)
- Informe de la Subsecretaría de Desarrollo Ambiental. Municipalidad de Río Cuarto (2003).
- Informe de la Subsecretaría de Promoción Social, Área de Economía Social. Municipalidad de Río Cuarto (2007).
- Informes de avance correspondientes al Proyecto “Cuidado de la salubridad de los caballos del B° Oncativo”, dependiente del Programa Recuperadores Urbanos de Residuos y la Facultad de Medicina Veterinaria de la UNRC (2011).
- Ordenanza N° 1497/07 de la Municipalidad de Río Cuarto.
- Ordenanza N° 184/96 del Código de Tránsito de la ciudad de Río Cuarto.
- Ordenanza N° 926/10 de la Municipalidad de Río Cuarto.
- Ordenanza N° 447/09 de la Municipalidad de Río Cuarto.
- Ordenanza N° 1552/07 de la Municipalidad de Río Cuarto.
- Ordenanza N° 1553/07 de la Municipalidad de Río Cuarto.
- Protocolo de uso del zoótropo del Programa Recuperadores Urbanos de Residuos

- Proyectos institucionales del Programa Recuperadores Urbanos de Residuos, versión 2005, 2010, 2012.
- Resolución N° 495/01 de la Municipalidad de Río Cuarto.

Medios gráficos (diarios y revistas)

- PUNTAL²⁴⁴ *On Line* disponible en <http://www.puntal.com.ar/v2/>
1992-1998: 12/11/92; 13/11/92; 17/11/92; 22/05/93; 16/05/97; 16/04/98
2003: 06/01/03; 08/01/03; 19/01/03; 26/01/03; 08/02/03; 09/02/03; 15/02/03; 24/02/03; 16/03/03; 05/04/03; 19/04/03; 04/06/03; 25/06/03; 13/08/03; 10/09/03; 09/12/03
2004: 02/01/04; 12/01/04; 13/01/04; 15/01/04; 23/01/04; 29/01/04; 11/04/04; 19/04/04
2005: 22/04/05; 16/05/05; 18/05/05; 29/05/05; 31/08/05; 07/09/05; 19/09/05; 05/10/05
2006: 02/01/06; 01/03/06; 19/06/06; 19/07/06; 31/10/06
2007: 06/01/07; 25/05/07; 27/09/07; 02/10/07
2008: 07/04/08; 07/10/08
2010: 05/02/10; 23/02/10; 05/08/10; 26/07/10; 26/09/10
2011: 13/03/11; 25/03/11; 25/05/11; 13/06/11; 29/06/11; 17/08/11
2012: 28/01/12; 22/03/12; 23/03/12; 27/03/12; 16/08/12; 05/10/12; 14/11/12
2013: 08/01/13; 27/01/13; 02/02/13; 06/05/13; 10/05/13; 16/05/13; 06/06/13; 09/10/13; 24/10/13
2014: 23/04/14; 20/05/14
- LA VOZ DEL INTERIOR²⁴⁵ *On Line* disponible en www.lavoz.com.ar
2007: 02/01/07; 16/07/07; 27/09/07
2011: 26/06/11
2013: 18/09/13
2014: 16/05/14; 17/05/14; 19/05/14; 21/05/14; 08/06/14

²⁴⁴ Puntal es el principal periódico de la ciudad de Río Cuarto. Editorial Fundamento.

²⁴⁵ La Voz del Interior es el diario con mayor tirada en la ciudad de Córdoba. Propiedad del Grupo Clarín.

- LA MAÑANA DE CÓRDOBA²⁴⁶ *On Line* disponible en www.lmcordoba.com.ar/

2006: 03/06/06

2010: 20/05/10

2013: 26/11/13

- LA NACIÓN REVISTA *On Line* disponible en www.lanacion.com.ar/suplementos/

2006: 04/06/06

- LA NUEVA PROVINCIA²⁴⁷ *On Line* disponible en www.lanueva.com/

2010: 10/01/10

- EL DIARIO²⁴⁸ *On Line* disponible en www.eldiario.com.ar/

2011: 21/08/11

2013: 09/05/13

- PÁGINA 12 *On Line* disponible en www.pagina12.com.ar/

2014: 18/06/14

Medios radiofónicos

- RADIO LV16 RADIO RIO CUARTO *On Line* disponible en www.lv16.com.ar/

2013: 14/05/13; 19/09/13

- RADIO PROVINCIA DE CORRIENTES *On Line* disponible en www.radiolt7.com/notix2/

2013: 30/04/13

Medios televisivos

- TELEDIARIO DIGITAL²⁴⁹ disponible en www.telediaridigital.net/

2010: 18/11/10

2013: 13/05/13; 25/10/13; 28/10/13; 29/10/13

²⁴⁶La Mañana de Córdoba es un diario de la ciudad de Córdoba. Actualmente es el segundo de mayor tirada en la ciudad. Editor Gustavo Torre.

²⁴⁷Diario La Nueva Provincia de Bahía Blanca, Argentina. Editor Difusión S.A.

²⁴⁸El Diario es el principal diario de la ciudad de Paraná, Entre Ríos.

²⁴⁹Telediario Digital es un noticiero televisivo que forma parte de la programación de Canal 13 que se emite desde la ciudad de Río Cuarto para todo el sur de la provincia de Córdoba.

Material audiovisual y grabaciones

- *Carreros relatos desde el rebusque*, 2011, Video educativo, Equipo de investigación Comunicación y Rurbanidad, Departamento de Ciencias de la Comunicación, Universidad Nacional de Río Cuarto. Disponible en <<http://www.youtube.com/watch?v=yNSYd6hLZC8>>
- *Carros urbanos*, 2010, Gran reportaje formato televisivo realizado en el marco de la cátedra Comunicación Televisiva de la Lic. en Ciencias de la Comunicación, Depto. de Ciencias de la Comunicación, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de Río Cuarto.
- *En los confines del mundo. La vida de los carreros relocalizados*, 2013, Video educativo, Equipo de investigación Comunicación y Rurbanidad, Departamento de Ciencias de la Comunicación, Universidad Nacional de Río Cuarto. Disponible en <<https://www.youtube.com/watch?v=I9R8INUImh8>>
- *Río Cuarto, ciudad oculta*, 2007, Producción audiovisual a cargo de la Municipalidad de Río Cuarto.
- *Río Cuarto, ciudad de encuentros*, Spot de gestión municipal, Río Cuarto. Disponible en <http://www.riocuarto.gov.ar/video.php?name=turismo_video_institucional>

Páginas web

- Cba24.com.ar Sitio Web de noticias. Disponible en <http://www.cba24n.com.ar/>
- Día a día Sitio Web de noticias. Disponible en www.diaadia.com.ar/
- Ecos Córdoba Sitio Web de noticias. Disponible en <<http://ecoscordoba.com.ar/>>
- Fundación Basta de Tas. Disponible en <<https://www.facebook.com/BastadeTas>>
- Municipalidad de Córdoba. Disponible en <<http://www.cordoba.gov.ar/cordobaciudad/principal2>>
- Rosario3.com. Sitio Web de noticias. Disponible en www.rosario3.com/
- Municipalidad de Río Cuarto. Disponible en <<http://www.riocuarto.gov.ar/>>
- Río Cuarto Info Sitio Web de noticias. Disponible en <http://www.riocuartoinfo.com/>

Anexos

Programa de Recuperadores Urbanos de Residuos. El zoótropo. Antecedentes, historia y resultados parciales de una política en ejecución

El Programa de Recuperadores Urbanos de Residuos (PRU) “nace pensando en la actividad del ciruja como económicamente productiva y sustentable, pero sin reducirla a su faz monetaria o su faz cultural, sino tratando de considerarla en su integridad”, sostiene la ex-coordinadora del PRU (2009). Desde el año 2004 el área de Promoción Social¹ lleva a cabo el PRU cuya principal finalidad es facilitar la integración sociolaboral de los recuperadores urbanos de residuos (cirujas o cartoneros).

Sin desconocer que las preocupaciones e intervenciones municipales relativas a los carreros, sus actividades de rebusque y sistemas sociotécnicos reconocen antecedentes que se remontan a varias décadas atrás, a continuación realizaremos una descripción general del PRU desde sus orígenes hasta la actualidad². Nos centraremos particularmente en el componente o línea de intervención denominada “*Ordenamiento y mejora de la actividad del cirujeo*” que incluye, entre otras propuestas, el proyecto de “Optimización y remplazo de los medios de movilidad” que busca sustituir los carros tirados por caballos por un medio urbano denominado zoótropo³.

¹ Más específicamente desde el área de Economía Social dependiente de la Subsecretaría de Promoción Social, Secretaría de Desarrollo Social de la Municipalidad de Río Cuarto.

² En este sentido, a medida que avancemos en la descripción del PRU iremos intercalando acontecimientos, propuestas institucionales y demás datos que resulten significativos para nuestro estudio. Esto es, que nos permitan tener una perspectiva más amplia acerca del tratamiento que el tema del cirujeo y en especial el uso de la tracción a sangre ha tenido históricamente desde el Estado municipal. Que colaboren en el reconocimiento del posicionamiento que el Estado ha venido asumiendo frente al tema y las consecuentes modalidades de intervención que ha desplegado, a la vez que nos permiten reconstruir una serie de antecedentes que -aunque negados y/o invisibilizado a raíz de disidencias político partidarias entre las gestiones de turno- están intrínsecamente vinculados al PRU y enriquecen nuestro análisis del accionar estatal frente a la rurbanidad.

³ La reconstrucción de los antecedentes e historia del PRU se realizó mediante la consulta de múltiples soportes y el diálogo con los hacedores de las políticas públicas destinadas a la rurbanidad.

A nivel documental y de registros se localizaron las siguientes instituciones con documentación pertinente: Secretaría de Promoción Social – Área de Economía Social; Edecom (Ente Descentralizado de Control Municipal); Concejo Deliberante; Área de despacho municipal; Archivo Histórico Municipal; Policía de la Provincia de Córdoba, regional Río Cuarto; dependencias de la Universidad Nacional relacionadas al tratamiento de los equinos; PERC (Plan Estratégico de Río Cuarto); ediciones

1. Algunos antecedentes significativos

A continuación nombraremos algunos de los antecedentes más significativos del PRU, los cuales serán oportunamente desarrollados cuando el caso lo amerite.

Durante los años 70' y 80' se labraron ordenanzas y decretos tendientes a regular la actividad de cirujeo, a la vez que controlar y restringir la circulación de carros tracción a sangre en las calles céntricas y el principal puente carretero de la ciudad⁴.

del diario "Puntal" y otros medios de comunicación de alcance provincial y nacional. En términos generales, la documentación consultada, incluye: proyectos institucionales (en variadas versiones y formatos), informes de gestión, protocolos de trabajo, normativas (ordenanzas, decretos, entre otras disponibles en el digesto municipal y el Código de Tránsito local y provincial), documentación relativa a los distintos modelos de motocarga "zoótrofo" (datos técnicos, protocolos de uso, fichas de evaluación de funcionamiento, etc.), propuestas e informes relativos a proyectos vinculados al PRU (Proy. Atención de la salubridad de los caballos de cirujas, Campaña separación en origen, etc.), entre otros.

Respecto de los *hacedores de la política pública* destinada a la rurbanidad, se emplearon y analizaron datos secundarios (datos primarios pertenecientes al Programa de Investigación "Relatos de la ruralización de la ciudad: Prensa, soportes audiovisuales y testimonios" -SeCyT-UNRC 2007/2008- recolectados en 2007-2008 por la Prof. Carlosena y en 2010 por un grupo de alumnos avanzados de la Lic. en Ciencias de la Comunicación) que incluyen un total de 9 entrevistas realizadas a funcionarios y técnicos directamente vinculados al PRU. Asimismo, durante el año 2012 se efectuaron 5 nuevas entrevistas en profundidad a funcionarios, técnicos y demás actores actualmente involucrados en el PRU. Además, se concretó una revisión de las noticias publicadas en principalmente en el periódico local Puntal (también se consideraron repercusiones de la prensa a nivel provincial y nacional) durante el periodo comprendido entre el año 2000 hasta octubre de 2014. También se consideraron otros periodos relativos a los antecedentes del PRU que datan de las décadas del 70', 80' y 90'.

Los *entrevistados* cuyas emisiones serán incluidas en lo sucesivo, son: Lic. Guillermo Aón, ex-Subsecretario de Promoción Social durante la gestión 2004-2008 (en adelante "Ex-Sub.SPS"); Lic. Gonzalo Parodi, actual Subsecretario de Promoción Social (en adelante "Sub.SPS"); Lic. Adriana Garófalo, ex-Coordinadora del PRU hasta 2010 y actual miembro del equipo técnico del PRU (en adelante "Ex-Coord. PRU"); Lic. Cecilia Azocar, actual coordinadora del PRU (en adelante Coord. PRU); Ing. Guillermo Pedruzzi, Director. del Instituto Leonardo Da Vinci (en adelante "Dir. Instituto L. Da Vinci"); Sr. Juan Manuel Cardozo, técnico-mecánico responsable del Taller de reparación de zoótrofos (en adelante "PT-mecánico PRU"); Sr. Víctor Muñoz, Director del Área de Tránsito durante la gestión 1999-2004 (en adelante "Dir. A. Tránsito") y Sr. Jorge Méndez, Director del Edecom hasta el año 2012 (en adelante "Dir. Edecom"); Ing. Jorge González, ex-Secretario de Desarrollo Ambiental durante la gestión 1999-2004 (en adelante "Ex-Sec.DA")

Las *emisiones* de unos y otros seguirán las siguientes pautas de presentación: a) Las citas textuales relativas a los datos primarios y secundarios de entrevistas a funcionarios, técnicos y demás actores institucionales vinculados al PRU serán presentadas empleando cursivas y comillas. Se indicará el cargo del entrevistado y el año en que se concretó la entrevista. b) Las emisiones relativas a la prensa local y otros medios de comunicación serán presentadas entre comillas, indicando el nombre del medio, la fecha de emisión y el título de la noticia referenciada.

⁴ Por ej. en 1973 se labró la Ordenanza N°36/1973, en el marco de la cual se autorizaba excepcionalmente la recolección de residuos por personas no menores a 18 años inscriptas en un registro especial y portadoras de un carnet-habilitante. A tal fin, se permitía utilizar como vehículo de carga pequeños carros de tracción a sangre, tirados por no más de un equino, los que deberán estar provistos las señales exigidas por la Ordenanza Reglamentaria del Código de Tránsito.

Al respecto, en una entrevista realizada en 2007 el por entonces Subsecretario de Promoción Social, decía: "*En el 70' el Estado reconocía que el recuperador que empleaba carro con tracción a sangre*

A partir de la década del 90'⁵, el cirujeo y en especial el empleo de carromatos tracción a sangre para tal fin se tornó un problema cada vez más recurrente para el municipio local. En octubre de 1992 el Municipio realizó un relevamiento y observó que 165 familias se dedicaban al cirujeo en distintos sectores de la ciudad. Un porcentaje importante realizaba la actividad en la zona del basural, “la municipalidad entiende que el cirujeo, tal como se realiza en el basural, además de ser inhumano es completamente inaceptable y quiere acabar con el mismo” (Puntal, 13/11/92). Ante esta situación, se barajaron distintas propuestas. El “Programa Cirujeo” dependiente de la Subsecretaría de Promoción Social fue la única que prosperó⁶. La intervención estaba destinada a promover que las familias que realizaban la recuperación de residuos dentro del basural municipal, optasen por dejarla a cambio de un subsidio económico destinado a la puesta en marcha de micro-emprendimientos. “La alternativa derivó en que la mayoría de las familias ocupó esos fondos para la compra de un carro con caballo con el objetivo de continuar realizando la actividad por medio de recorridos en la ciudad, siendo la zona del microcentro la principal área de cateo en virtud de la cantidad de residuos que generaba” (Garófalo, Azocar y Cocco, 2009). En consonancia, el ex-Subsecretario de Promoción Social agregaba que “*el Estado municipal terminó incentivando el uso de la tracción animal, ya que como alternativa*

podía recoger la basura reciclable a la par del sistema de recolección formal. Esa ordenanza ya no está vigente, porque a partir de los 90' se prohíbe la tracción a sangre, pero el Estado decide no hacer cumplir las nuevas ordenanzas porque se contraponen con el derecho de satisfacción de necesidades, ya que el carro tracción animal es una herramienta válida de trabajo para unas 370 familias” (Ex-Sub.SPS, 2009). En 1977, se aprueba el Decreto N° 961/77 relativo al tema “estacionamiento vehicular” el cual establece la prohibición del tránsito de vehículos tracción a sangre en calles pavimentadas de la ciudad y por el puente carretero. En 1984, se sanciona el Decreto N° 585/84 que ratifica dichas prohibiciones. Disposición que ha sido ratificada mediante la Resolución N° 495/01 que exige extremar los recaudos a fin de desalentar la circulación de dichos vehículos por el puente referenciado (En Anexo digital se adjunta copia de la última documentación referenciada).

⁵ Durante los periodos 1991-1995 y 1995-1999 el Intendente de la ciudad fue el contador Benigno Antonio Rins representante de la Unión Cívica Radical, quien obtendría su tercer mandato en el periodo 2004-2008. En el periodo 1999-2004 la intendencia de la ciudad estuvo a cargo del Ing. Alberto Cantero representante de la coalición Unión por Córdoba perteneciente en términos generales al Partido Justicialista.

⁶ Por su parte, la oposición encabezada por los concejales justicialistas proponían conformar una cooperativa (Cooperativa de Servicios Públicos Integrales, Trabajo, producción y Consumo de los Cirujas Unidos de Río Cuarto) destinada a industrializar los residuos domiciliarios de Río Cuarto. La misma, se preveía, estaría integrada por cirujas para que no queden sin trabajo ante el cierre del basural y la privatización del servicio de recolección de residuos” (Puntal, 12/11/92). A partir de las entrevistas realizadas se presupone que dicha propuesta no prosperó. No se hallaron notas periodísticas posteriores que dieron cuenta de un seguimiento y/o avance de tal propuesta.

a los microcréditos entregó carros y caballos durante la década del 90' para que la gente pudieran seguir cirujeando fuera del basural" (2007).

Asimismo, entre las acciones significativas de la década del 90' se destaca la sanción de la Ordenanza N° 184/96 del Código de Tránsito de la ciudad. Dicha normativa establece la prohibición de la circulación de vehículos de tracción animal en el microcentro de la ciudad, la conducción a cargo de menores de catorce (14) años y la circulación o permanencia de animales sueltos en la vía pública⁷. La ordenanza 184 continua vigente en la actualidad. Las dificultades que conlleva su aplicabilidad y su permanente contravención ha suscitado la elaboración de nuevas reglamentaciones y proyectos municipales (entre ellos el PRU) que buscan, entre otras cosas, efectivizarla⁸.

En el marco de la gestión de gobierno correspondiente al periodo 1999-2004⁹, se desarrollaron algunas propuestas que, como podrán corroborar a lo largo de esta

⁷ Ordenanza N° 184/96 del Código de Tránsito de la ciudad de Río Cuarto, sancionada el 30 de septiembre de 1996 (En Anexo digital se adjunta copia de Ordenanza).

⁸ Respecto de las dificultades para aplicar las normativas vigentes (por caso, la ordenanza 184), el Dir. del Área de Tránsito reconocía que a la hora de aplicar las reglamentaciones prevalece la flexibilidad y las adecuaciones ad hoc. *"Por ejemplo, si un carrero nos dice 'me han dado las sobras de X restaurant, yo tengo criadero de chanco y las preciso, los inspectores les dicen 'entra entre la una y las tres que no hay nadie'. Para nosotros esta acción no quiebra la ley, sólo la está doblando ante la situación de necesidad, de supervivencia por parte del carrero [...] Uno podría aplicar con más fuerza la normativa vigente y sacar todos carros, pero esto generaría inevitablemente un nuevo problema social. ¿Quién se haría cargo de las familias que se quedan sin los carros? [...] por otro lado, cuando se decomisan caballos ya sea porque están incumpliendo la normativa porque entraron al centro o porque se encontró al animal suelto, la mayoría de las veces los dueños no pueden pagar las multas correspondientes. Razón por la cual los animales son devueltos sin llegar a la instancia de remate. Una porque lo dejás sin trabajo al tipo y otra porque nadie quiere asumir los costos políticos de estas sanciones [...] Se controla por momentos, se hacen operativos y después de un tiempo la problemática emerge nuevamente"* (Dir. A. Tránsito, 2007).

Desde su creación, la ordenanza 184 y demás decretos alusivos a la circulación de carros tirados por animales impulsará -en los distintos gobiernos de turno- la generación de proyectos y propuestas tendientes a aplicarla y efectivizarla. Los esfuerzos, en su mayoría trancos, jamás han logrado una aplicación real y constante y, paradójicamente, en ningún momento se han planteado una revisión y/o actualización de la normativa. Al respecto y haciendo referencia al carácter "impracticable" de la ordenanza, pero también dando cuenta del posicionamiento oscilante y muchas veces contradictorio del Estado frente al tema de la tracción animal, el ex-Subsecretario de Promoción Social (2007) decía: *"A partir de los 90' el Estado prohíbe la tracción a sangre, pero a su vez el mismo Estado decide no hacer cumplir las nuevas ordenanzas porque se contraponen con el derecho de satisfacción de necesidades, ya que el carro tracción animal es una herramienta válida de trabajo para unas 370 familias"*.

⁹ El Ing. Alberto Cantero Gutiérrez (representante del Partido Justicialista) fue intendente municipal en el periodo 1999-2004. Posteriormente, fue remplazado por el contador Benigno Antonio Rins (Unión Cívica Radical) quien cumplió su tercer y último mandato en el periodo 2004-2008. A partir del 2008

reconstrucción, representan antecedentes directos -aunque no siempre reconocidos oficialmente- de algunas de las acciones diseñadas y ejecutadas dentro del PRU. Entre las acciones desplegadas, se destaca el proyecto “Reacondicionamiento y remplazo de la tracción animal” orientada a la sustitución gradual de los carros tracción a sangre por carritos de mano¹⁰. En términos generales, el accionar municipal registra posiciones muchas veces oscilantes y ambiguas frente a la rurbanidad que fluctúan del reconocimiento al enfrentamiento, sin mediar fundamentación alguna. En ese marco, se incluyen acciones tendientes al reconocimiento e integración de la actividad y el sistema sociotécnico; momentos de indiferencia e invisibilización, así como iniciativas tendientes a su transformación y/o erradicación¹¹.

hasta la fecha, el Estado municipal es precedido por Juan Jure, también representante de la Unión Cívica Radical.

¹⁰ Dicho proyecto se enmarcaba en el Programa “Río Cuarto, ciudad Limpia e Integrada socialmente”, el cual incluía distintos proyectos. A saber: a) Proyecto “Juga limpio por una ciudad limpia” y “Ecoescuelas”, b) Proyecto “Ecogrupos y Recuperación de espacios verdes”, c) Proyecto “Grupos de control ambiental”, d) Proyecto “Planta de separación de residuos y cooperativa de recuperadores”. La mayoría de estas propuestas guardan similitudes con las acciones se han implementado y se están implementando dentro del PRU. A los fines del estudio, nos detendremos en aquellas propuestas directamente vinculadas al reacondicionamiento y/o remplazo de los sistemas sociotécnicos. No obstante, en anexos se adjunta un listado completo de las distintas propuestas diseñadas y ejecutadas en la gestión 1999-2004. Importa destacar que dicha información ha sido recabada y sistematizada en el marco de este estudio a través del Informe de la Subsecretaría de Desarrollo Ambiental (2003) y dos entrevistas realizadas al por entonces Secretario a cargo.

¹¹ Como veremos a lo largo del análisis, en más de una ocasión el Estado municipal queda envuelto en encrucijadas similares, vinculadas a la sanción de reglamentaciones relativamente incompatibles. Este rasgo, no obstante, aparece como una característica recurrente a lo largo del tiempo que en general se expresa en la puesta en marcha, muchas veces de manera simultánea, de acciones relativamente contradictorias. Algunas tendientes a mejorar y fortalecer la manutención de los carromatos y caballos, otras orientadas a efectivizar su prohibición y/o erradicación. Por ej. el mismo año en que el Estado intentaba desalentar las actividades de cirujeo en el basural mediante la entrega de carromatos, sancionaba el Decreto N°79/92 el cual prohibía el tránsito de vehículos tracción a sangre por el puente carretero. En ese mismo sentido, en abril de 1998 Puntal presentaba una nota titulada “En materia de tránsito vehicular, en Río Cuarto avanzan un paso para retroceder dos”. Además de abordar las dificultades intrínsecas a la aplicación de la Ordenanza 184, la nota resaltaba las contradicciones del accionar municipal. Pues a la vez que prohibía la tracción animal, había un registro para autorizar la circulación de los carros tirados por caballos pertenecientes a botelleros y cartoneros. “Aunque la tracción a sangre por el centro de la ciudad está prohibida por una ordenanza, se decidió autorizar la circulación de casi 300 carretas. Se entregarán papeles para circular y una patente que irá colgada en la parte trasera” (Puntal, “Los botelleros invadieron Río Cuarto” 16/04/98). Asimismo, en 2003 y paralela a la presentación pública de un proyecto tendiente a sustituir la tracción a sangre por carritos a mano, el Concejo Deliberantes aprobaba el Proyecto “Siembra de alfalfa en terrenos baldíos” destinado a fortalecer la alimentación de los equinos empleados por los recuperadores urbanos de residuos (Puntal, “Plan para sembrar alfalfa en los baldíos” 19/04/03).

2. El Programa Recuperadores Urbanos, sus inicios

Identificadas algunas acciones institucionales significativas frente a la rurbanidad, nos adentramos ahora la principal política pública destinada al sector: el PRU.

El PRU nace en el marco de la gestión de gobierno (2004-2008)¹² y desde entonces es una de las principales propuestas en materia social. Dicha centralidad se vio reflejada en el discurso del Intendente municipal con motivo de la apertura de las sesiones del Concejo Deliberante en donde planteó el problema de “los cartoneros” como un desafío central de su gestión. En dicha ocasión se hacía una primera e imprecisa mención al “Programa de Cirujeo” que posteriormente se convertiría en el PRU. En ese momento, la idea era que el Estado pasara a funcionar como un intermediario que, incluso, estableciera precios mínimos para asegurar un piso digno en los ingresos de las 400 familias que se dedicaban a la recuperación de los residuo” (Puntal, 02/03/06)¹³. El ente responsable de llevar adelante el Programa de Cirujeo sería la Subsecretaria de Promoción Social, desde el área de Economía Social y contaría con el apoyo de la Fundación Social¹⁴.

Aunque fue presentado públicamente recién en 2006, las primeras actividades del PRU comenzaron a ejecutarse a mediados de 2004. Impulsado desde el Estado, el Programa comenzó a funcionar a través de la realización de un diagnóstico sobre la realidad de las familias dedicadas al cirujeo en la ciudad, que comenzó a ejecutarse en octubre de 2004 y finalizó en abril de 2005. A través de entrevistas semiestructuradas realizadas en los distintos barrios de la ciudad, se detectaron 369 familias que

¹² En junio de 2004 se realizaron las elecciones a Intendente por la ciudad de Río Cuarto. En dicha ocasión, los candidatos fueron el actual Intendente municipal Ing. Alberto Cantero (Unión por Córdoba) y el ex- intendente contador Benigno Antonio Rins (Frente Social Más por Río Cuarto – alianza UCR, Partido Nuevo y Socialismo). El Frente Social Más por Río Cuarto ganó dichas elecciones y, de esta manera, el contador Benigno Antonio Rins consiguió su tercer mandato para ejercer la intendencia de Río Cuarto. Posteriormente y por dos periodos consecutivos, el intendente electo ha sido el Sr. Juan Jure, representante del partido radical.

¹³ Hacemos referencia a la nota titulada “Rins quiere un fondo extra de \$6 millones para acción social” (Puntal, 02/06/03).

¹⁴ El área de Economía social depende de la Subsecretaría de Desarrollo Social, la cual a su vez se inscribe en la Secretaría de Desarrollo Humano. Por su parte, la Fundación Social, se crea a principios de 2006 con el objetivo de dedicarse a la asistencia social y la promoción sociocultural de las personas en el acceso a la igualdad y a los derechos sociales. Para mayor información puede consultarse: <http://www.fundacionsocialrc.org.ar/>

incluían un total de 1439 personas, de las cuales al menos 656 confirmaban realizar actividades de cirujeo¹⁵. Entre otros datos significativos, el diagnóstico evidenció que “esas actividades, además de ser un medio de subsistencia, implicaban un modo de vida para sus protagonistas y una identidad que en muchos casos se transmitía de generación en generación”. Además permitió identificar “al menos dos sub-grupos dentro del sector de recicladores. Por un lado, los cirujas de larga data con rutinas estables y una identificación y arraigo con la actividad, y por otra parte, los nuevos cirujas o circunstanciales a la espera de nuevas oportunidades” (Garófalo, Azoca y Cocco, 2009:270).

Esta primera aproximación constituyó la base sobre la cual se comenzó a elaborar y discutir el PRU. Una vez finalizada la recolección de datos, desde el equipo técnico se realizó una convocatoria con el objetivo de invitar a los recuperadores a las reuniones previstas en la sede de la Subsecretaría y de esta manera poner en común y discutir las líneas de acción a seguir. En total, se realizaron 10 reuniones con más de 30 familias en el marco de las cuales se intentó propiciar un espacio de discusión para intercambiar inquietudes, consensuar formas de trabajo y lograr acuerdos mínimos entre ambas partes. En ese marco, se socializaron algunos datos significativos del diagnóstico y sobre esa base se trató de dilucidar las predisposiciones de cada uno, a la vez que se discutieron propuestas y sugerencias respecto de líneas de acción a implementar. Finalmente, la decisión respecto de la propuesta general a implementar estuvo a cargo de los técnicos-expertos, quienes priorizaron aquellas propuestas con mejor viabilidad técnico-económica¹⁶. La primera versión del PRU, esto es su

¹⁵ A los fines de identificar los grupos familiares dedicados a la recolección de residuos, se emplearon padrones y listados elaborados en gestiones de gobierno anteriores (por ej., el banco de datos de la Secretaría de Salud del año 1994 y el relevamiento realizado por el Instituto Municipal de la Vivienda durante el año 2003, ambos ya mencionados). Importa destacar que a pesar de que la gestión anterior había ejecutado algunos proyectos destinados al sector urbano, la gestión entrante manifestó que nunca tuvo acceso a los registros de beneficiarios ni a ninguna otra documentación relativa a dichas intervenciones.

¹⁶ Por ej., entre las distintas propuestas esbozadas, la ex-Coordinadora del PRU (2010) recordaba que los recolectores solicitaron que se reabriera el enterramiento sanitario, pedido que fue descartado por los riesgos sanitarios que implicaba. Asimismo, por parte del equipo técnico se había pensado en gestionar la entrega de vehículos motorizados como camionetas o rastrojeros, alternativa que fue descartada por los costos económicos implicados.

formulación y presentación ante las autoridades correspondientes, data de abril del 2005¹⁷.

2.1 Problemas y preocupaciones generales que impulsaron el PRU

En términos generales, el PRU parte de reconocer un *cuadro de problemas* en el marco del cual la condición rurbana implica que sus prácticas, sistemas sociotécnicos y representaciones resultan “problemáticas”, en al menos cuatro puntos¹⁸: i) Tránsito: problemas vinculados al uso del carro y el caballo en las calles céntricas de la ciudad. Conflictividad relacionada a la contravención de las normativas y reglamentaciones urbanas vigentes y las escasas medidas de seguridad de los carromatos que trae aparejado accidentes (choques, ralladuras, etc.) que involucran a los carreros y/o

¹⁷ Hacemos referencia a una “primera versión” porque la propuesta oficialmente presentada en 2005 fue posteriormente reformulada en dos ocasiones. En 2010 y 2012 se la revisó y reajustó en función de las exigencias de los organismos involucrados en el financiamiento del Programa (Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, Ministerio de la Producción y el trabajo de Córdoba, Ente Descentralizado de Control Municipal -Edecom-, etc.). Las modificaciones sucesivas implicaron adecuaciones formales y actualización de las líneas de acción en función de los avances parciales que se iban obteniendo en la ejecución. En términos generales, se ahondará en las continuidades, antes que en las discontinuidades. Esto es, se intentará unificar y complementar el contenido de las distintas versiones a fin de enriquecer la descripción general del PRU (En anexo digital se adjuntan cada una de las versiones antes señaladas).

Sin embargo, cuando nos detengamos en la descripción detallada del segundo componente del PRU (“ordenamiento y mejora de la actividad de cirujeo”) abordaremos un desfase detectado en el proyecto de sustitución de la tracción animal por motocargas o zoótrofos, entre la primera versión y la propuesta que finalmente se ejecutó, ya que deviene situación interesante y significativo a los fines de nuestro análisis.

¹⁸ Las problemáticas señaladas en el marco del PRU coinciden con los inconvenientes listados durante la gestión de gobierno 1999-2004 (Carlosena, 2009). Al igual que ahora, los problemas se estructuraban en torno a las actividades y el sistema sociotécnico, pero se hacía especial hincapié en las consecuencias medioambientales vinculadas principalmente a la conformación de microbasurales en distintos puntos de la ciudad. “*El eje de las intervenciones estaba puesto en la problemática ambiental con énfasis en la erradicación de los microbasurales y el tratamiento final de los residuos urbanos. Desde allí se interpelaba a los cirujas en tanto uno de los principales protagonistas de la problemática general del medio ambiente y los residuos urbanos [...] nos proponíamos mejorarles la calidad de vida a través de la limpieza de los microbasurales y todo un sistema de comercialización. En general, queríamos sacarlos del centro, primero porque violaban la ordenanza que históricamente prohíbe la circulación de la tracción a sangre en el centro, es más ni siquiera pueden cruzar por el puente. Pero además de eso lo que sucedía era que gran cantidad de carros eran manejados por pibes, por los chicos menores de edad, niños solos. También tenía que ver con los problemas en el tránsito, tenía que ver con una ciudad que tiene calles angostas y un parque automotor que aumentaba considerablemente [...] el problema no tenía que ver con la estética de la ciudad, con lo feo o lindo que se ven los carros, sino con problemas y riesgos concretos especialmente en el microcentro y particularmente vinculados a lo ambiental y sanitario porque considerábamos que lo que hacían era insalubre y no era digna esa vida que llevaban. Así lo entendíamos y así lo enfocamos en nuestra gestión*” (Ex. Sec.DA, 2012).

equinos sueltos en la vía pública. ii) Medio ambiente y salubridad: inconvenientes relacionados a la recolección, tratamiento y depósito final de los residuos, tanto en la vía pública como en los barrios de los recolectores. En ambos casos, preocupa la conformación y crecimiento de microbasurales y los riesgos sanitarios consecuentes. iii) Carácter informal, precario y estigmatizado de la actividad: dificultades relacionadas a la baja rentabilidad, escasa calificación laboral, dificultades para acceder al mercado laboral formal y desprestigio social de la actividad y sus protagonistas para el resto de la ciudadanía. Reclamos de vecinos y repercusiones en la opinión pública. iv) Presencia de niños y adolescentes: preocupación en torno a exposición a situaciones de riesgo sanitario y accidentes, además de constituirse como un factor más de deserción escolar.

Al respecto, la ex-Coordinadora del PRU (2007) recordaba que *“la inquietud respecto de la actividad surgió muy fuertemente por la circulación de los carros con caballos y los animales sueltos en la vía pública. Sin bien no era el único motivo, preocupaba el aumento en el número de familias que se dedicaban al cirujeo empleando tracción a sangre. Entonces con el Programa se buscaba mejorarles la calidad de vida a los recuperadores y hacer que los carros con caballo no circularan más por el micro y macro centro de la ciudad”*. El empleo de la tracción a sangre, como ya hemos visto, es un tema/problema recurrente en todas las gestiones. Sin embargo, a partir del 2005 cobra a nivel institucional una relevancia aún mayor como consecuencia de un trágico accidente¹⁹. Dicho suceso tuvo un impacto significativo en el PRU, en tanto precipitó la presentación de un proyecto orientado al remplazar la tracción animal por motocargas o zoótropos²⁰. Concatenada a su incidencia en la

¹⁹ Aunque oportunamente fue publicado, con el paso del tiempo el accidente dejó de ser referenciado al PRU. El accidente en cuestión aconteció el 29 de agosto de 2005. La víctima, una joven hija de un reconocido abogado de la ciudad (amigo y compañero de militancia del por entonces Intendente municipal y del Dir. del Instituto L. Da Vinci, quien al poco tiempo presentaría ante las autoridades municipales el proyecto de los zoótropos), falleció en el acto después de que el auto en el que viajaba junto a otra persona chocara contra un caballo suelto en una ruta cercana a la ciudad (Puntal, “Un caballo suelto provocó la muerte de una joven”, 29/08/05). Dos días después, el diario local publicaba una editorial titulada “Los caballos en la vía pública” (31/08/05). Una semana más tarde, la prensa anunciaba que las autoridades “Usarán rifles con narcóticos para ‘cazar’ los caballos sueltos” (07/09/05).

²⁰ A raíz de que el accidente emergiera como una variable significativa en el marco de nuestro trabajo de campo, y por su fuerte vinculación con la propuesta de sustitución de la tracción animal por

política pública, el accidente supuso un punto de inflexión en el tratamiento que la prensa venía realizando sobre el tema del cirujeo en la ciudad, tal como lo evidencia Demarchi (2007) en su estudio sobre la rurbanidad en la prensa local²¹.

En este sentido, si bien el cuadro de problemas que subyace a la propuesta incluye una amplia variedad de inconvenientes -también señalados en gestiones precedentes- la presencia y permanencia de la tracción animal en la ciudad y su empleo por parte de los recuperadores en el microcentro citadino, ha sido una marca fundacional de la propuesta y un eje estructurante del PRU.

2.2 Objetivos y líneas de acción prioritarias.

Definido el cuadro de problemas y en función de algunos datos significativos obtenido en el diagnóstico²², *“las acciones municipal en torno a la problemática del*

zoótropos, intentamos identificar repercusiones del hecho en las diferentes notas periodistas relativas al PRU. En ese marco, advertimos que el accidente en cuestión se omite en casi todos los casos, salvo en una entrevista que Rosario3.com le realiza al Dir. del Instituto Leonardo Da Vinci, institución a cargo del diseño del primer prototipo de zoótrofo. En dicha ocasión, el directivo expresa que fue a partir del accidente que junto a otros profesionales se pusieron a pensar en un medio de transporte alternativo para los carreros (*“Los zoótrofos, una alternativa para remplazar el carro para cirujeo”, 05/07/07*). Asimismo, en las entrevistas realizadas en el marco de nuestro trabajo de campo, el ingeniero a cargo ratifica una y otra vez el vínculo indisoluble entre aquel fatídico accidente y la puesta en marcha del proyecto de los zoótrofos. *“Esto nace cuando muere la hija del Dr. Caramutti en un accidente producido por un caballo de los carreros, de esta gente que los tiene pasando por ahí [...] Yo soy muy amigo del Dr. Romero, quien desde siempre fue muy compinche de Caramutti y bueno, de pronto se sintió mucho la muerte de esa chica de 20 años. Y lo primero que se dijo fue ‘esos negros de mierda’ en referencia a los carreros...”* (Dir. Instituto L. Da Vinci, 2012).

²¹ La Prof. Demarchi, al igual que quien subscribe, forma parte del equipo de investigación “Comunicación y Rurbanidad”. En 2005 Demarchi realizó un estudio titulado “La rurbanidad en la prensa local”, en el marco del cual efectuó un análisis de una muestra de noticias publicadas por el diario local *Puntal* (la muestra comprendió la totalidad de las ediciones publicadas entre marzo y agosto inclusive del año 2005), a la vez que entrevistó a los productores de las mismas. En su análisis, y respecto al tema que nos convoca, Demarchi observaba que a nivel editorial se produjo “una fractura notable” a raíz del accidente ya mencionado. Pues la rurbanidad “pasa a ser asociada a la generación de problemas; siendo que antes los sufría en tanto consecuencia de la pobreza [...] En el tratamiento periodístico -continúa la investigadora- se pueden encontrar por lo menos dos estructuras temáticas consecutivas y cuyo sentido se ve seriamente alterado una vez acontecido el accidente en cuestión: i) En un primer momento se caracterizan a los actores como pobres, necesitados de ayuda, etc. y para quienes las autoridades crean políticas para ayudarlos. ii) En una segunda instancia, la otra estructura señala que los actores rurbanos son imprudentes, generan problemas en el tránsito y ambientales, son una amenaza en la ciudad, no cuidan a los caballos, etc.” (2007:94). En este marco, Demarchi advierte que la oscilación en el tratamiento de la prensa local respecto del fenómeno del cirujeo y el uso de la tracción a sangre, coincide con el sentido general de las iniciativas municipales que en ese momento viran hacia la búsqueda de regulación de la actividad y promoción de la desaparición/transformación del sistema sociotécnico rurbano.

cirujeo se fundamentaron en términos de buscar la transformación social, cultural y económica de estas familias” (Ex-Coord. PRU, 2007).

En ese marco, el PRU se propuso como objetivo general²³: *“Contribuir a la calidad de vida de las familias de recuperadores urbanos de residuos de la ciudad de Rio Cuarto a través de acciones que faciliten su integración sociolaboral y económica”*. Los objetivos específicos que guían las intervenciones, estipulan: a) Promover la integración al mercado formal de trabajo de los recuperadores, a través de la creación y fortalecimiento de emprendimientos laborales individuales, familiares y asociativos²⁴; b) Mejorar las condiciones de trabajo de los recuperadores a través del mejoramiento y ordenamiento integral de la actividad²⁵; c) Mejorar los ingresos de las familias recuperadoras a través del incremento de la rentabilidad y la innovación tecnológica²⁶. Asimismo, en todos los documentos oficiales consultados se alude -aunque de manera intermitente y no siempre en términos de objetivos concretos- la necesidad de contribuir al cuidado del medio ambiente y el ordenamiento del tránsito vehicular en la ciudad²⁷.

²² En el marco del diagnóstico, uno de los datos más relevantes que guió la formulación del PRU fue que *“...de las 369 familias relevadas, el 48% señaló la necesidad de salir de la actividad de cirujeo para pasar a trabajos de mejor remuneración y con mayor seguridad laboral, el 21% de los grupos familiares manifestó el deseo de seguir trabajando en la actividad de cirujeo con mejores condiciones socio-laborales y, de las restantes familias, alguna mencionaron el deseo de recibir una pensión por vejez o invalidez y otras proponían dedicarse a distintos microemprendimientos para dejar de cirujear”* (Informe de la Subsecretaría de Promoción Social, Área de Economía Social, 2007).

²³ Los objetivos generales y específicos han sido reconstruidos tomando en consideración las tres versiones/actualizaciones del PRU (2005-2010-2012). En el cuerpo del texto se colocarán los objetivos generales y específicos actualizados al 2012 -de carácter más general y abarcativo- y en nota al pie se agregarán las operacionalizaciones correspondientes a cada uno.

²⁴ Por ej. mediante la “generación de empresas sociales que permitan la integración de los recuperadores urbanos al mercado formal”.

²⁵ Por ej. mediante la puesta a disposición de “herramientas necesarias que contribuyan al ordenamiento de la actividad del recuperador urbano, la promoción de la salud, prevención en el manejo de residuos y la responsabilidad en el cuidado del espacio público”; “la creación de las condiciones necesarias que permitan la implementación de acciones complementarias destinadas a los recuperadores urbanos y sus familias”; “la promoción de acciones de respeto de los derechos de los niños/as y adolescentes que se ven afectados por la actividad de cirujeo” y “la promoción de la sensibilización de la población de la ciudad que permita la potenciación de la actividad del recuperador urbano así como los aportes de su tarea al cuidado del medio ambiente”.

²⁶ Por ej. mediante la sustitución de la tracción a sangre por motocargas o zoótropos, la puesta en marcha de una campaña de separación de residuos en origen y un Centro de acondicionamiento, etc.

²⁷ En el primer caso, se alude a acciones tendientes a erradicar y/o evitar la conformación de microbasurales tanto en el centro de la ciudad como en los barrios donde se localizan los carreros. En el segundo, se refieren a intervenciones tendientes a remplazar la tracción animal por vehículos

A los fines de cumplimentar con los objetivos propuestos se diseñó una estrategia de intervención integral compuesta por tres líneas de acción diferenciales (denominadas “componentes”) según los intereses e inquietudes de las familias consultadas que, en términos generales, se dividían en tres grupos destinatarios: quienes manifestaban querer dejar la actividad de recolección de residuos; quienes deseaban continuar desarrollándola y quienes solicitaban pensiones y/o microcréditos para emprendimientos productivos²⁸.

La estrategia de intervención contempló entonces tres componentes a ejecutar en etapas sucesivas. A continuación, presentamos cada uno de ellos y los resultados parciales obtenidos hasta la fecha.

a) Primer componente: creación de empresas sociales

El primer componente se centró en la creación de *empresas sociales* de prestación de servicios a través de la constitución de cooperativas de trabajo. A través de la figura legal de las cooperativas, se preveía que las empresas sociales desarrollaran diferentes actividades de recuperación, acondicionamiento, mantenimiento y cuidado de espacios verdes en distintos puntos de la ciudad. Los grupos contarían con el acompañamiento de un equipo de profesionales que se encargarían de promover su conformación y posteriormente asesar y capacitar a los grupos. Esta propuesta estaba destinada a hombres y mujeres recolectores informales de residuos de 18 a 65 años que habían manifestado su interés por dejar el cirujeo e incorporarse a una actividad formal y organizada que les permitiera mejorar la estabilidad laboral, la rentabilidad y seguridad social.

b) Segundo componente: ordenamiento y mejora de la actividad del cirujeo

mecánicos y/o regular el ingreso de los carreros al ejido del centro mediante el establecimiento de horarios y recorridos autorizados, entre otras acciones.

²⁸ Como se verá a lo largo de la exposición, los tres componentes y sus públicos destinatarios se han mantenidos invariables a lo largo de la implementación, sin embargo el proyecto original ha ido sufriendo modificaciones/actualizaciones respecto al tipo de actividades previstas para cada eje y/o el orden en que fueron siendo ejecutadas. Por ejemplo, en la presentación oficial del PRU realizada durante 2005 estaba previsto desarrollar actividades culturales y recreativas y abrir guarderías en los horarios de recolección para que los papás recolectores tuvieran donde dejar a sus hijos, y así evitar la presencia de niños y adolescentes en los carros (La Voz del Interior, “Piden que no haga falta mostrar a los chicos para que les den los cartones”, 22/04/05; Puntal “Buscan contener a los hijos de los cartoneros con guarderías nocturnas”, 06/01/07). Esta actividad no sólo no figura en la primera versión escrita del PRU, sino que jamás se ejecutó.

El segundo componente se orientó al ordenamiento y revalorización de la actividad de cirujeo. Destinado a las familias que expresaron su deseo de seguir como recolectores, busca promover el reconocimiento de la actividad de recuperación urbana de residuos como una tarea digna, económicamente viable y con un alto impacto en el cuidado del medio ambiente. En este sentido, la intervención busca promover el trabajo de modo organizado y el ordenamiento general de la actividad. En este marco, se contemplaba la promoción de la modificación de la actividad en varios aspectos, destacándose especialmente la implementación de un medio de movilidad creado especialmente para la actividad del recuperador (motocarga zoótrofo). De los tres componentes del PRU, éste es el que reviste mayor interés para nuestro estudio. Por tal motivo, una vez presentado el tercer componente nos detendremos en el componente 2 a fin de realizar un análisis detallado de su diseño e implementación.

c) Tercer componente: Acciones Complementarias de Promoción Sociocultural

Este componente incluye gestiones para el acceso a sistemas de becas educativas y capacitación para niños/as y jóvenes hijos de recuperadores; gestión de Pensiones por Invalidez o Vejez; y acompañamiento en emprendimientos productivos y promoción para la participación en programas de alfabetización para adultos.

Una vez definido el cuadro de problemas, planteados los objetivos y delineadas las tres líneas de acción, el PRU fue presentado públicamente. “*Con este programa queremos fomentar la organización de las familias recolectoras de residuos para mejorar las condiciones y rentabilidad de su trabajo, así como su calidad de vida*”, comentaba el por entonces Subsecretario de Promoción Social (Puntal, 22/04/05)²⁹. Una vez diseñado y presentado públicamente, se comenzó con las gestiones de articulación entre instituciones de orden nacional, provincial y local para fijar el marco institucional y buscar el financiamiento necesario para su implementación. A tal fin, se recurrió al Ministerio de Desarrollo Social de la Nación-Secretaría de Políticas Sociales y Desarrollo Humano, específicamente al Plan Nacional de

²⁹ Hacemos referencia a la nota titulada “El 50% de los cirujas gana menos de 200 pesos por mes” (Puntal, 22/04/05)

Desarrollo local y Economía Social “Manos a la Obra”, y al Ministerio de la Producción y el Trabajo de Córdoba buscando sus avales para co-financiar los casi 2,5 millones de pesos anuales necesarios para llevar a cabo el proyecto (Puntal, 19/07/06)³⁰. Durante el transcurso del año 2007 se firmó un convenio que involucraba a todas las partes, incluido el municipio de Río Cuarto³¹. Finalmente, debido a diferencias y enfrentamientos político partidarios, la provincia abandonó el proyecto³². El financiamiento entonces estuvo a cargo del Ministerio de Desarrollo de la Nación -fondos que demoraron dos años en llegar- y contó además con el apoyo económico de algunas áreas municipales específicas (Por ejemplo, del Edecom para la compra de las motocargas incluidas dentro del componente N°2 del PRU). A la vez que incluyó la asistencia técnica -rentada- de otras instituciones y empresas³³.

³⁰ Hacemos referencia a la nota titulada “Gestionan fondos para el programa de cirujeo” (Puntal, 19/07/06).

³¹ Ordenanza N° 1497/07, que aprueba el convenio suscripto con el Ministerio de Desarrollo Social de la Nación-Secretaría de Políticas Sociales y Desarrollo Humano, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo local y Economía Social “Manos a la Obra”, la Municipalidad de Río Cuarto y el Ministerio de la Producción y el Trabajo del gobierno de la provincia de Córdoba con el objeto de financiar el Proyecto Integral Recuperadores Urbanos, de la localidad de Río Cuarto. Dicho convenio estipula los aportes económicos y técnicos correspondientes a cada parte y el destino previsto, en función de los componentes del Programa y los plazos de ejecución acordados (Se adjunta copia de la Ordenanza en anexo digital).

³² Según el acuerdo formalizado en la Ordenanza N° 1497/07 el Ministerio de Córdoba aportaría la suma de \$48.000 para gastos de gestión y aporte para el desarrollo tecnológico para la construcción del zoótrofo, y la municipalidad local \$1.500 para gastos de registración y constitución de prenda. En diálogo con Puntal el Subsecretario de Promoción Social explicaba que el primer tramo del PRU, que implicaba un 10% del total del plan, sería ejecutado con fondos municipales, de la Provincia y de Nación. La provincia había dado su conformidad para participar el programa, pero posteriormente decidió desistir. *“Tras muchos meses de espera y de negociaciones nos avisaron por teléfono que no iban a participar de la inversión [...] obviamente se trató de una politización de la decisión”*, comentaba el Subsecretario en entrevista con el diario local (Puntal, “Culpan a la provincia por demorar la creación de la cooperativa de cirujas”, 25/06/07).

³³ Al año 2010, en el marco de un Informe presentado con motivo de un “Concurso Buenas Prácticas”, los técnicos responsables del PRU declaran que la movilización de recursos se orientó de la siguiente manera: La Municipalidad financió la creación del equipo de profesionales encargado de la gestión integral del programa y del desarrollo del prototipo del vehículo adaptado para el recupero. El Instituto Leonardo Da Vinci aportó el diseño del vehículo adaptado y Auto-Vía Motos financió el desarrollo de la matricería del nuevo vehículo en la empresa Motomel. El Edecom financió la compra de los vehículos motorizados y reglamentó la actividad en el centro de la ciudad. El Ministerio de Desarrollo Social de la Nación financió la creación y el equipamiento de las cooperativas de trabajo, el acondicionamiento de los vehículos de tracción a sangre (pintura y señalética), el equipamiento para los recuperadores (indumentaria y medidas de seguridad), así como la maquinaria para el centro de acondicionamiento. El Instituto Movilizador de Fondos Cooperativos (IMFC) contribuyó a la capacitación de las cooperativas de trabajo. La Papelera del Plata aportó las urnas y bolsones especiales para la recolección de papel blanco en todos los edificios públicos y privados de la ciudad y

Respecto de los *resultados obtenidos* en cada uno de los componentes³⁴, observamos que durante los años 2005 y 2006 no se pudieron realizar grandes avances debido principalmente a la falta de financiamiento pues, como ya mencionamos, el dinero provisto por el Ministerio de la Nación llegó recién en 2007. En ese periodo, entonces, sólo se avanzó en torno al *tercer componente* referido a acciones complementarias destinadas a todos los recuperadores en condiciones de acceder a distintos beneficios sociales. Según los datos actualizados al año 2010, se puso en marcha un sistema de subsidios y se acompañaron 16 microemprendimientos. Se gestionaron 20 pensiones por invalidez y vejez y se brindó la posibilidad de participar en programas de alfabetización a 12 personas³⁵. Si bien no existe un registro actualizado, se sabe que estas acciones se continúan realizando hasta la fecha (en especial las gestiones de pensiones no contributivas por problemas de salud), pues el conjunto de personas en situación de acceder a algunos de estos beneficios se actualiza y renueva año tras año. A nivel institucional, el PRU continúa gestionando los contactos con otros programas y/o proyectos sociales y acompaña a los beneficiarios en la realización de los trámites correspondientes.

Entre mayo y junio de 2007 se comenzó a ejecutar el *primer componente* del PRU. Con el apoyo financiero del Ministerio de Desarrollo Social y los aportes

mejoró el precio de compra del mismo a través de convenios (En anexo digital se adjunta copia del Informe Concurso Buenas Prácticas).

³⁴ A continuación se presentarán los resultados parciales del componente 1 y 3. El Segundo componente será desarrollado más adelante, pues es la línea de intervención que nos interesa desarrollar con más detalle, pues es la más importante a los fines de nuestro análisis. Asimismo, importa aclarar que la reconstrucción de los avances parciales en cada componente se realizó de manera cronológica y tomando en consideración aquellas variables intervinientes (por ej. consecución de financiamiento) que, como se verá, fueron alterando el orden lógico de los componentes en su ejecución. Dicho relato, a su vez, tomo en consideración hechos y sucesos (obstáculos, facilitadores y pormenores) que implicaron reajustes en la implementación del programa, tal como aparecen declarados en la prensa y demás fuentes de información.

³⁵ Asimismo, en una nota publicada en Puntal se menciona que durante el año 2005 el Instituto educativo Galileo Galilei realizó, conjuntamente con el PRU, una campaña de separación de residuos en origen de los comercios en el microcentro de la ciudad. En ese marco, 40 alumnos recorrieron los comercios de la ciudad para consultarles respecto de la cantidad y tipo de basura que arrojaban a diario, el horario en que lo hacían, el vínculo que tenían con los cartoneros, entre otras cuestiones. “*Queremos consolidar un trabajo con los comercios acerca de la separación de residuos para que formen parte del PRU colaborando en la entrega de los residuos hacia los cartoneros [...] En caso de obtener este compromiso, la municipalidad entregará bolsas para diferenciar los residuos, que deberán ser sacados a la calle en un horario común a convenir*”, sostenía el por entonces Subsecretario de Promoción Social (Puntal, “El comercio de suma al programa de ordenamiento de cartoneros”, 18/03/05).

municipales³⁶ se puso en marcha la creación y fortalecimiento de emprendimientos individuales, familiares y/o asociativos que apuntaban a la generación de alternativas de ingreso para las familias que habían manifestado su intención de abandonar la actividad. De esta manera, se trabajó principalmente en la constitución de empresas sociales o cooperativas de trabajo dedicadas a la limpieza y mantenimiento de espacios verdes de la ciudad. En ese marco, se crearon tres empresas sociales que incluyen 50 recuperadores en total³⁷. Las mismas fueron equipadas con indumentaria y herramientas, contaron con distintas instancias de capacitación, el acompañamiento profesional y la gestión de contrataciones mensuales por parte del municipio para que, una vez listas, pudieran comenzar a prestar servicios³⁸.

A lo largo del 2007 desde el Concejo Deliberante se crearon dos ordenanzas directamente vinculadas a este componente³⁹. Una de ellas posibilita la contratación

³⁶ Los aportes municipales rondaron los \$70 mil pesos y los aportes nacionales los \$132 mil pesos (Puntal, “Comienza la construcción de los primeros móviles para el cirujeo”, 27/09/07). En este mismo año, durante el mes de junio la provincia anunciaba que no iba a participar del PRU y retiraba no sólo su apoyo, sino también el financiamiento que suponía una primera entrega de \$48 mil y una segunda de \$200 mil para la finalización del proyecto. En ese marco, el municipio local responsabilizaba a la provincia por las demoras en la ejecución de las actividades previstas en el Segundo Componente, especialmente aquellas tareas vinculadas a la creación una cooperativa de cirujas que se haría cargo de la producción de los vehículos urbano-mecánicos que remplazarían los carromatos tirados por caballos (Puntal, “Culpan a la provincia por demorar la creación de la cooperativa de cirujas”, 25/06/07).

³⁷ Las cooperativas de trabajo son: Coop. De trabajo Por una Ciudad más Limpia Ltda. (10 beneficiarios. B° Ciudad Nueva); Coop. De trabajo Compañeros de Oncativo Ltda. (25 socios); Coop. De trabajo Unión y Fuerza Ltda. (15 beneficiarios).

³⁸ Durante el primer año de funcionamiento, las cooperativas contaron con un convenio de capacitación rentado firmado entre éstas y la Fundación Social Río Cuarto por un monto de \$6.000, el cual se fue incrementando de acuerdo al crecimiento y fortalecimiento de las unidades de trabajo. Así, las empresas sociales comenzaron a desarrollar actividades de limpieza, desmalezado y mantenimiento de los espacios verdes públicos de la ciudad (Para ver algunas repercusiones en la prensa relativas a las instancias de capacitación y el inicio de las actividades de prestación de servicios, puede consultarse las ediciones de Puntal correspondientes a 27/09/07 “Comienza la construcción de los primeros móviles para el cirujeo” y 02/10/07 “Comenzaron a practicar los recuperadores urbanos”). En la actualidad, las cooperativas del trabajo ya no dependen del PRU, sino que han sido removidas a un área de la Subsecretaría de Mantenimiento y Servicio Público dependiente de la Sec. de Desarrollo Urbano. En dicha área las cooperativas cuentan con distintos contratos de trabajo en función de los servicios que prestan y perciben un monto promedio de \$1.200 mensuales por integrante. Por su parte, la actual coordinadora del PRU, nos decía que eventualmente las cooperativas continúan participando en instancias de acompañamiento, fortalecimiento y/o capacitación del PRU que, a pesar de no estar destinadas exclusivamente para este público, se plantean como espacios abiertos y eventualmente cuentan con su participación.

³⁹ Hacemos referencia a las siguientes normativas: Ordenanza N° 1552/07 Contratación de Cooperativas de Trabajo. Autoriza al Departamento Ejecutivo Municipal y los entes descentralizados y desconcentrados que de él dependan (Edecom), a contratar de forma directa a las Cooperativas de Trabajo surgidas a partir de programas y/o proyectos de inclusión socioeconómica. Ordenanza

por parte del municipio de las Cooperativas de Trabajo; la otra reconoce y define la figura de “Empresa Social” que nuclea distintos emprendimientos socioproductivos, incluidas las cooperativas surgidas en el marco del PRU. Un año después, en febrero de 2008, las tres cooperativas de servicio fueron registradas satisfactoriamente ante el Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social (INAES) ⁴⁰.

2.3 Componente N°2 “Ordenamiento y mejora de la actividad del cirujeo”. Proyecto “Optimización y remplazo de los medios de movilidad”

Como anticipáramos, de las tres líneas de acción que componen el PRU nos interesa detenernos particularmente en ésta ya que es el componente que está directamente destinado a las familias que manifestaron su deseo de seguir realizando la actividad de cirujeo. Además, es en este marco que se formuló y ejecutó la propuesta de remplazo de los carros tirados por caballos por zoótrofos, que nos interesa especialmente analizar. En este sentido, a continuación haremos un breve resumen de los proyectos incluidos en este componente y sus respectivos avances parciales para, posteriormente, detenernos en la iniciativa que tiene en el centro a los zoótrofos en tanto medios urbanos alternativos al carro. En ese punto, reconstruiremos la historia del proyecto, sus marchas y contramarcha; identificaremos sus orígenes, los cambios y reformulaciones acaecidos entre el proyecto original y la

N° 1553/07 Empresa Social. Define lo que se entiende por Empresa Social, ya sean Cooperativas de Trabajo, Sociedades de Hecho o Irregulares y a los Emprendimientos Asociativos y/o Productivos surgidos a partir de programas y/o proyectos de inclusión socioeconómica. Autoriza al Departamento Ejecutivo Municipal a los entes descentralizados y desconcentrados que de él dependen (Edecom), a contratar de forma directa a las mencionadas empresas surgidas a partir de programas y/o proyectos de inclusión socioeconómica.

⁴⁰ Para mayor información sobre los detalles del diseño e implementación del Primer Componente del PRU, puede consultarse “Política Pública y Rurbanidad” (Carlosena, 2009). La investigadora - integrante del equipo de investigación “Comunicación y Rurbanidad”- centró su análisis en el PRU, particularmente en su diseño, implementación y evaluación durante la gestión de gobierno municipal correspondiente al período 2004-2008. En dicho estudio, Carlosena analizó documentos municipales y testimonios de actores institucionales (funcionarios, técnicos, etc.) con distintos niveles de implicación, prestando especial atención a las estrategias comunicacionales empleadas entre los distintos actores participantes. Allí la investigadora presenta una descripción detallada del diseño e implementación parcial del Componente N°1 orientado a la conformación de empresas sociales o cooperativas, dado que hasta el año 2009 era la única línea de acción que presentaba avances significativos.

propuesta que finalmente se ejecutó, a la vez que daremos cuenta de los resultados parciales obtenidos hasta la fecha.

En términos generales, este componente se estructura en torno a dos grandes problemas: las condiciones y las características generales que asume la realización de la actividad (informalidad, rutinas, etc.) y el tipo de sistema sociotécnico empleado para tal fin (carros tracción animal). En este sentido, la forma en que se desarrolla la actividad y el medio empleado remiten a inconvenientes especialmente vinculados a problemas de tránsito y ordenamiento vehicular (estado técnico-material de los carromatos, animales sueltos, contravención de las normativas vigentes, accidentes, etc.) y preocupaciones relativas a las condiciones de higiene, salubridad, seguridad y consecuencias medioambientales derivadas del tratamiento y destino final de los residuos. En el PRU se considera que ambos factores representan *“una limitante que afecta las condiciones de vida de éstas familias tanto en lo habitacional, en lo referente a la seguridad vial como en lo atinente a la aceptación social de la actividad”* (PRU, 2012).

Frente a esa situación problema se plantearon dos grandes proyectos que, más allá de sus propuestas específicas, en conjunto buscan avanzar en el *“ordenamiento normativo de la actividad”* (creación de ordenanzas, convenios, protocolos de trabajo, reglamentos, etc.) con el objetivo de dar *“continuidad, previsibilidad y estabilidad a los acuerdos establecidos entre las familias de recuperadores y el PRU respecto del funcionamiento integral de la actividad y el uso de los medios de movilidad”* (PRU, 2012).

Los proyectos incluidos dentro del segundo componente y sus resultados parciales, son:

a) Mejoramiento de las condiciones de trabajo: la iniciativa busca *mejorar las condiciones de formalidad, seguridad, higiene y salubridad de la actividad*. De esta manera, se trata de un esquema integral que apunta a brindar capacitaciones y recursos en relación a la seguridad, higiene, salud de las personas y salubridad de los animales afectados a la actividad de los recuperadores urbanos, a la vez que se ponen

en marcha acciones tendientes a lograr la formalización laboral (relación frente a la AFIP, seguros, aportes jubilatorios, etc.).

Respecto de este punto, en 2007 se dio inicio al ciclo de capacitación previsto⁴¹. Asimismo, se comenzaron a desarrollar acciones tendientes a la prevención y promoción de la salud de los recuperadores a través de la entrega de indumentaria de trabajo (guantes, borceguíes, fajas de seguridad, etc.), controles sanitarios, vacunaciones y campañas educativas/sanitarias para el cuidado de la salud (vacunación en fiebre hemorrágica, hepatitis B y antitetánica). Estas actividades se continuaron realizando hasta la fecha, según la demanda se fuera actualizando.

Durante el año 2010, se firmó un protocolo de trabajo con la cátedra de Equinos y Clínica Animal de la Facultad de Agronomía y Veterinaria de la Universidad Nacional de Río Cuarto para desarrollar el proyecto “Cuidado de salubridad de los caballos del barrio Oncativo”⁴². Dicho proyecto supuso acciones tendientes a promover la prevención y tratamiento de enfermedades propias de los equinos, incluyendo las zoonóticas, considerando también a aquellas especies animales que comparten el hábitat con las familias recuperadoras urbanas⁴³.

⁴¹ El ciclo de capacitación se planteó como una propuesta transversal a todo el proceso, dirigido a los recuperadores a través de los siguientes módulos temáticos: educación vial y uso-mantenimiento del nuevo móvil urbano; manipulación de residuos, selección y condicionamiento de materiales reciclables; prevención de accidentes; cuidado de la salud; cuidado y protección del medio ambiente; importancia del reciclado como fuente de trabajo; comercialización (PRU, 2005).

⁴² El barrio Oncativo está ubicado sobre la margen sureste del río Cuarto a 20 cuadras del microcentro de la ciudad. La mayoría de sus habitantes son carreros, quienes se dedican a la extracción y venta de áridos, recolección y venta de residuos y otras changas mediante el empleo de carros tirados por caballos. En anexo digital se adjuntan Informes correspondientes a la I y II etapas correspondientes al año 2011 y una publicación de la FAyV-UNRC donde se expone brevemente el proyecto referenciado.

⁴³ Entre otros resultados, importa destacar que a contracorriente de lo que comúnmente se dice del estado de salubridad de los equinos empleados por los carreros, el informe determina que *el “estado general de la población de equinos presenta muy buena condición física [...] Los caballos utilizados para trabajo en su totalidad, se encuentran adecuadamente desvasados y herrados, del mismo modo que algunos que están inactivos, en las familias que tienen un número importante de equinos, todos se encuentran resguardados con capas protectoras. Un aspecto importante a destacar es el buen trato de los dueños para con los caballos [...] También cabe destacar la preocupación manifiesta por parte de los propietarios frente a los problemas de salud que presentaban sus equinos, así como un claro interés por recibir asesoramiento e información, con el fin de mejorar la situación general de sus caballos”* (Informe, 2011). En diálogo con un programa radial local, el actual Subsecretario de Promoción Social decía al respecto: *“Es un programa integral que incluye la salud y el cuidado general del caballo. Los entendidos hacen un análisis pormenorizado de la situación de cada animal y su contexto y en función de eso se mantiene una charla con el propietario y se dispone la medida que sea necesaria”*. Respecto de los resultados parciales, explicó *“el cuidado de los caballos es bueno. Es más, hemos encontrado una muy buena predisposición de los propietarios, que ven de buena manera*

Asimismo, durante 2010 se anexaron dos nuevas actividades orientadas a “mejorar los ingresos de las familias recuperadoras urbanas a través del incremento de la rentabilidad y la innovación tecnológica”. Las nuevas propuestas consisten en el armado de un “*Centro de Acondicionamiento*” y la puesta en marcha de una “*campana de separación en Origen*”.

El centro de acondicionamiento es un espacio (ubicado en la calle Entre Ríos 413-B° Alberdi) que cuenta algunas herramientas básicas (balanza y báscula) que se utiliza para acopiar y preparar el material recolectado (por ahora sólo papel y cartón) en el marco de la campaña de separación en origen para su posterior venta a la Papelera del Plata.

La *campana de separación en origen*⁴⁴, consiste en la recolección de papel y cartón en organizaciones públicas y privadas de la ciudad (entre las que se destacaban la Municipalidad, la UNRC y distintas dependencias del gobierno provincial)⁴⁵. Los

el hecho de que sus animales sean revisados por un profesional. Les interesa la salud, más allá de que es una herramienta de trabajo la mayoría los cuida como a una persona” (LV16 digital, “Controlan la salud de los caballos que tiran carros”, 13/06/2011).

⁴⁴ Respecto de esta actividad y como antecedente significativo, cabe señalar el proyecto “Separación de residuos en origen. Mejoramiento de las condiciones sociales de los recolectores informales de residuos” (gestión 1999-2004), cuyo principal objetivo era “mantener más limpia la ciudad y ayudar a los recolectores informales a obtener una mayor cantidad de papel, cartón o vidrio, evitando que abran la totalidad de bolsas depositadas en la calle y se acreciente el número de microbasurales” (Puntal, “Desde abril habrá que clasificar los residuos”, 16/03/03). Al respecto, el ex-Secretario de Desarrollo Ambiental (2012) recordó que dicho “*proyecto surgió porque veían que llegaba muchísima basura y residuos mezclados al enterramiento sanitario*”. Gran parte de esa basura podía ser reciclada, pero no se hacía. Se estaba enterrando “muchísimo dinero”, además del dinero que se invertía en el servicio de recolección de residuos domiciliarios y la limpieza de microbasurales. En términos operativos, el proyecto se centró en la promoción de la separación de residuos en origen. Cada habitante de la ciudad debía clasificar los residuos antes de sacarlos a la calle separándolos en bolsas de distintos colores que se entregaban en los supermercados. Los cirujas recogían algunas bolsas y las demás eran retiradas por la empresa encargada de la recolección de residuos. La propuesta incluía la participación de distintos actores sociales: sector empresario, comerciantes y sindicatos; comerciantes y vecinos en general; instituciones educativas de nivel primario y medio; los recolectores informales y el gobierno municipal.

⁴⁵ En general, las instituciones separan el papel blanco en urnas especiales que, una vez llenas, son retiradas por un recuperador urbano designado por el PRU (en general, se designa a los beneficiarios del zoótropo), quien debe cumplir un cronograma preestablecido. Una vez retirada la urna, el material reciclado se prepara y acopia en el Centro de Acondicionamiento dependiente del PRU, mediante el empleo de bolsas personalizadas durante un plazo máximo de tres meses. Posteriormente, el camión de Papelera el Plata retira los bolsones y los traslada a la fábrica que la empresa posee en Zárate. En el momento en que se retira el material, la empresa otorga un remito de recibido donde consta la cantidad de papel entregado. Luego, envía un certificado de destrucción final del material recuperado. El acuerdo con dicha empresa establece una entrega mínima de 4 toneladas de papel blanco y mixto en cada retiro, lo que equivale a \$2.600 aproximadamente (el kg. de papel blanco se paga \$ 1.20 según se

materiales recolectados y acopiados son vendidos directamente -sin intermediarios- a la Papelera cordobesa del Plata, con la cual el municipio tiene un convenio desde el año 2010 que permite obtener mejores precios⁴⁶. A la fecha, sólo 5 recolectores participaban activamente de esta iniciativa. Por este motivo y a los fines de reunir el kilaje mínimo exigido para la venta, se sumó el Programa “Río Cuarto Recicla”⁴⁷, la Cooperativa Todo Sirve⁴⁸ y la organización ambientalista Pocha Way Lluy quienes también realizan actividades de reciclado en la ciudad.

b) Optimización y remplazo de los medios de movilidad: como anticipamos, este es el proyecto que nos importa especialmente analizar. El proyecto, que reconoce antecedentes en gestiones anteriores⁴⁹, busca adecuar y optimizar los carros tracción

cumpla con la calidad y cantidad mínima exigida en el convenio y el kg. de papel mixto, \$0.55). El pago del monto total es abonado mediante un cheque a nombre de la Fundación Social Río Cuarto, que posteriormente se reparte entre todos los participantes (PRU, 2012). Entre las varias ventas realizadas a la fecha se destaca la venta de más de 7 toneladas de papel concretada en agosto de 2012, en el marco de la cual no sólo participaron los miembros del PRU, la Cooperativa Todo Sirve, la agrupación Pocha Way Lluy y algunas familias independientes (Puntal, “Organizaciones se juntaron para una venta de más de 7 toneladas de papel”, 16/08/12).

⁴⁶ En febrero de 2010 se firmó un convenio entre la Municipalidad de Río Cuarto y la Papelera cordobesa del Plata para la venta directa del papel recolectado en edificios públicos y privados por los recuperadores urbanos inscriptos en el PRU. Para ver detalles del convenio pueden consultarse las siguientes ediciones periodísticas: Telediario digital y LV16 (“Una papelera comprará la producción a cartoneros de Río Cuarto”, “Venderán a una papelera el papel que desecha la Municipalidad”, 22/02/10) y Puntal “Cartoneros recolectarán el papel de las oficinas públicas para reciclarlo”, con fecha 23/02/2010.

⁴⁷ El Programa “Río Cuarto Recicla” depende de la Sec. de Planificación Comunitaria. Dicha iniciativa surgió en 2008 a partir del Congreso “Río Cuarto recicla” organizado oportunamente por la Fundación Social Municipal y la empresa Bioma, a cargo de Pablo Spizzirri, creador del llamado “tetracuero” (Puntal, “Entrevista a Pablo Schamber”, 07/04/08). Actualmente este Programa desarrolla una línea de trabajo denominada “La Escuela Recicla” que se lleva a cabo en 37 establecimientos educativos los cuales desarrollan distintas experiencias de reciclado desde el año 2009. El dinero recaudado de la venta de estos elementos vuelve a las cooperadoras escolares (Información disponible en <http://www.riocuarto.gov.ar/programas/d-215/>).

⁴⁸ La Cooperativa “Todo Sirve” nace formalmente a principios de 2011. Representa la primera experiencia a nivel local que nuclea a cinco familias de recuperadores urbanos del barrio Islas Malvinas con el objetivo de mejorar sus condiciones sociales y laborales. Sus integrantes exigen políticas de Estado que reconozcan a los cartoneros como trabajadores formales y fomenten su participación en la recolección y el tratamiento de la basura (Puntal, “Una solución al problema de la basura”, 29/10/12). Para mayor información sobre la Coop. Puede consultarse <https://www.facebook.com/cooperativa.todosirve>

⁴⁹ Nos referimos al proyecto “Reacondicionamiento y remplazo de la tracción animal” (gestión 1999-2004) orientado a la sustitución gradual de los carros tracción a sangre por carritos de mano. Dicha propuesta pretendía *“ayudar a los cartoneros a cumplir con la ordenanza que prohibía el ingreso de carros tirados por caballos al microcentro [...] Esa ordenanza existe desde el año 96’ pero nadie la hecho cumplir porque en el fondo nadie se va a meter con esa gente. Creo que nadie pretende*

animal empleados por los recuperadores urbanos de residuos (arreglos mecánicos, incorporación de medidas de seguridad vial, patentamiento, entrega de registro de conductor, etc.) y el reemplazo paulatino de los carros con caballo por vehículos a motor (motocargas o zoótropos) a través de distintos compromisos escritos y un sistema de crédito blando para el pago del vehículo.

Historia del proyecto. Dis-continuidades entre la versión original y la versión final

Dados nuestros objetivos de conocimiento, el proyecto orientado a la **“optimización y remplazo de los medios de movilidad”** deviene central. Pues es la iniciativa que plantea explícitamente el tema/problema de la tracción a sangre en la ciudad y su remplazo por una tecnología mecánica moderna. Si bien a lo largo del análisis dicho proyecto será problematizado y tensionado con las perspectivas de los propios beneficiarios de los zoótropos y los carreros que continúan empleando sus clásicos carromatos, aquí queremos compartir una breve historización de la

quitarles las fuentes de trabajo con una ordenanza, lo que sería como cortarles los brazos. Lo que se buscaba en aquel momento era cambiarles el modo de recolectar” (Ex-Sec.DA, 2012). En el marco de esa propuesta se repararon los carromatos mediante tareas de soldadura, pintura, colocación de cintas refractarias para la identificación nocturna y patentamiento de carros. *“El reacondicionamiento tenía que ver con una cuestión de seguridad porque no sólo pintábamos los carros, sino que les poníamos también reflectores para la circulación de noche y evitar problemas con los autos. También patentamos por primera vez, lo hicimos también por una cuestión de seguridad porque si había un choque no los podíamos identificar...”* (Ex-Sec.DA, 2012). Simultáneamente, con el objetivo de promover el cumplimiento de la Ordenanza N° 184 *“se propuso remplazar los carros traccionados por caballos, por otros de tracción humana. Los carros a mano tenían una medida de 1.20 x 1.50 metros y estaban contruidos con ruedas de bicicletas. El nuevo modelo de carro estaba destinado a la recolección exclusiva de papeles y cartones y era de entrega gratuita”* (Puntal, “Apuestan a los chicos para relanzar el reciclado de cartón”, 25/06/03). La idea -recordaba el ex-Secretario- era *“organizarlos, ponerles horarios de entrada y salida del centro para que pudieran llegar hasta ciertas calles y acumular en algún punto de la ciudad, es decir crear una zona de trasvase de materiales. Para eso les dijimos que para ingresar al microcentro les podíamos dar unos carros manuales [...] La idea era que ellos dejaran sus carros y caballos en un punto, agarraran un carrito a mano, realizaran el recorrido habitual por el centro y volvieran ahí”*. Respecto de los resultados obtenidos, el encargado del área de Desarrollo Ambiental reconoció que sólo se logró avanzar en línea de reacondicionamiento. *“Con el tema de los carritos a mano hicimos unos diez durante el año 2004 y después nosotros nos fuimos y se perdió todo, quedó todo desbaratado en la gestión siguiente”*. De todos modos, el ex-funcionario reconoció que más allá de las discontinuidades entre una gestión y otra *“el prototipo de carro a mano fue presentado a los vecinos de dos barrios de la ciudad, quienes manifestaron mucha resistencia a dejar sus caballos [...] nosotros sabíamos que la implementación de una propuesta de sustitución llevaría mucho tiempo y demandaba un cambio de hábitos más profundo”* (Ex-Sec.DA 2012).

propuesta. A diferencia de los demás proyectos y actividades desplegadas dentro del PRU, la propuesta de los zoótropos reconoce al menos dos versiones: una primera versión de proyecto -que llamaremos “versión original”- que jamás llegó a ejecutarse y que, entre otras cosas interesantes, incluía un modelo distinto de vehículo y preveía la participación activa de los cirujas en la producción y el mantenimiento de los móviles; y una segunda versión -que llamaremos “versión final”- que alude a la propuesta que finalmente se ejecutó. Los desfases y las in-visibilidades que sustentan y atraviesan las dis-continuidades entre una y otra versión (entre lo que se dijo que se haría y lo finalmente se hizo) ilustran de manera clara y sintética algunos de los rasgos más significativos del posicionamiento y el accionar que el Estado ha venido asumiendo y desplegando en sus intervenciones sobre la ruralidad, tal como intentaremos mostrar en el análisis posterior. Por su carácter ilustrativo, pero también porque devela algunas marcas fundacionales de la propuesta, nos detenemos en este punto e historizamos brevemente el proyecto; describiremos algunos aspectos centrales de la propuesta que finalmente se ejecutó para, posteriormente, dar cuenta de los resultados parciales actualizados a la fecha.

El “*proyecto original*” empieza a gestarse a mediados del año 2004 en el Instituto Leonardo da Vinci⁵⁰, “cuando los miembros del Instituto Leonardo Da Vinci estudiaban la posibilidad de crear un móvil que evitara que los caballos circularan por la ciudad. Después todo se precipitó con la muerte de una joven por el accidente que tuvo con un caballo”, recordaba su director en diálogo con Puntal. “*Este emprendimientos socioproductivo y político de trascendencia -advertía- va a solucionar el problema de los cartoneros y también de la sociedad perjudicada por la presencia de carros en el centro de la ciudad y animales sueltos*” (Puntal, 19/06/06)⁵¹. Convencido de que su formación ingenieril le permitiría superar la “prehistoria” expresada en la permanencia de la tracción animal en pleno siglo XX, el

⁵⁰ El Instituto Leonardo Da Vinci es una institución educativa privada que cuenta con nivel inicial, primario, secundario y superior con sede en la ciudad de Río Cuarto. Dicha Fundación, dentro de su proyecto de “Parque Educativo” desarrolla actividades educativas, tecnológicas y científicas. Para mayor información, puede consultarse <http://www.ldv.edu.ar>. Dicha institución, por intermedio de su Director, es un actor clave en el proyecto de los zoótropos.

⁵¹ Hacemos referencia a la nota titulada “Los cartoneros, a un paso de cambiar sus caballos por una motocarga” (Puntal, 19/06/06).

director del establecimiento junto a sus técnicos diseñaron un “móvil urbano” de tres ruedas “con una performance que permitiría al carrero tener un buen pasar en su tarea de recolección de residuos”. El prototipo, acompañado de una “plan social referido a cómo trabajar con los cartoneros”, fue presentado en 2005 al por entonces Subsecretario de Promoción Social, quien conforme con la propuesta decidió incluirla dentro del PRU.

Inicialmente, la propuesta contemplaba que los propios carreros organizados mediante una cooperativa de trabajo serían quienes se encargarían de la construcción y mantenimiento de los nuevos móviles urbanos. Dicha idea, aparece explícitamente declarada en la primera y más antigua versión del PRU (2005)⁵². Los profesionales del Instituto Leonardo Da Vinci serían los responsables de la gestión y coordinación del emprendimiento productivo, estarían a cargo de la capacitación-acompañamiento y proveerían las instalaciones y herramientas necesarias. *“La idea inicial era la producción del zoótropo en Río Cuarto, incluso con los mismos carreros. El proyecto preveía hacer sendas de producción que estaban a cargo de familias. Entonces a cada familia le generábamos una formación profesional (por ej. carpintería, herrería, soldadores, etc.) para ir generando la necesidad de la manufactura del producto a varios de ellos y después invitarlos a trabajar en talleres autogestionados en sus casas con nosotros. O sea, nosotros lo único que íbamos a hacer como Fundación era generar el circuito de entrada de materia prima y obtención de los productos casi terminados”* (Dir. Instituto L. Da Vinci, 2012)⁵³.

⁵²Entre los objetivos previstos en el PRU (2005) se prevé trabajar en torno al “ordenamiento vehicular, a través de recorridos organizados y de la construcción e implementación de un nuevo medio urbano (“zoótropo”), el cual es concebido y diseñado para que se adapte particularmente a las necesidades de cada recolector. En este punto, se prevé la creación de una empresa de recuperadores urbanos que producirán los vehículos. Los mismos remplazarían a la tracción a sangre, contribuyendo al ordenamiento del tránsito de la ciudad y a la rentabilidad de los recuperadores” (PRU, 2005). En anexo digital se adjunta copia del Proyecto PRU (versión 2005) y un Power Point titulado “Carro cartonero” que sintetiza la propuesta antes mencionada y fue oportunamente provisto por el titular del Instituto L. Da Vinci.

⁵³ En entrevistas con los medios locales, el responsable del Instituto expresaba: *“La intención es que el móvil sea un punto de partida. Queremos que el producto sea desarrollado incorporando a los cartoneros, armar con ellos un equipo, ayudarlos para que terminen la primaria, darles el oficio e incorporarlos a pymes donde puedan fabricar los móviles urbanos”* (Puntal, “Los cartoneros, a un paso de cambiar sus caballos por una motocarga”, 19/06/06). De esta manera, el directivo consideraba que se *“pondría en marcha una verdadera instancia de aprendizaje para todos los involucrados en el programa, los alumnos del Instituto visualizarían un fenómeno social como el de los cartoneros, pero*

Aprobada la propuesta por parte del Subsecretario y demás funcionarios, el municipio local financió la creación del primer “carro cartonero” o “zoótroto”⁵⁴. *“Era un carrito tipo autito que tenía capacidad para dos o tres personas, fue bastante costoso, creo que salió cerca de \$30.000. Cuando los carreros lo vieron se le reían en la cara porque parecía un autito de juguete [...] Todavía lo tenemos, bah lo tiene Pedruzzi creo que lo usa para exposiciones...”* recuerda la actual coordinadora del PRU (2012).

Respecto de las características del “zoótroto original”, el Ingeniero a cargo del Instituto L. Da Vinci nos comentaba que habían logrado un vehículo con una configuración técnico-mecánica muy confiable, económica, sencilla y adaptada a las necesidades de los cirujas⁵⁵. Resultado que adjudicaba, en parte, a la participación activa de un ciruja en el proceso de producción del vehículo original. *“Con nosotros trabajó una de estas personas recicladores urbanas para generar bien la ergometría. Nos decía que convenía bajarlo, agregarle una baranda del otro lado, que se pueda volcar...entonces le íbamos haciendo todas esas cosas. No que hacelo así porque hay algunos que llevamos alimentos podridos para los chanchos, agrégale chapa de cinc y un montón de cosas más. Se hizo de alguna manera un diseño acorde a las necesidades de ellos. Ese es el zoótroto original. Ese es el zoótroto, no el que anda*

además tendrían la posibilidad de participar en un fenómeno político positivo, en el que las instituciones gubernamentales y no gubernamentales se juntan para procurar el bien común, para servir de agentes de transformaciones profundas”.

⁵⁴ En el proyecto presentado por el Instituto L. Da Vinci ante las autoridades correspondientes se hablaba de “carro cartonero”, “móvil urbano” y/o “zoótroto” indistintamente. Posteriormente y en el marco de lo que sería la segunda versión o “versión final”, comenzó a hablarse también de “motocarga”, ya que el medio de movilidad que finalmente se implementó es el modelo “motocarga 150” de la empresa Motomel. Hacia el final del presente texto se adjuntan fotografías de los distintos prototipos de motocargas zoótroto.

⁵⁵ Entre las características técnicas del prototipo se destacan: a) chasis robusto que soporta una carga de hasta 500 kg. Habitáculo preparado para tres personas; b) Motor diesel de muy bajo consumo (\$3 diarios promedio en combustible); c) Velocidad máxima de 30km por hora; d) Medidas antropométricas de acuerdo al uso que tendrá; e) Posibilidad de transitar por terrenos complejos; f) Sistema de frenos, volante tipo riendas, luces potentes; g) Pintura de colores brillantes para facilitar su visibilidad. Tendrá frases de educación vial; h) De fácil fabricación. El costo del vehículo era de unos \$6.000 y se pensaba reconocerles \$1.500 a cada cartonero que entregue su caballo y su carro. En tanto se estaba gestionando un subsidio o préstamos de \$1500 para poder empezar a usarlo, y cuotas de \$50 para terminar de pagarlo (Puntal, “Ahora los cartoneros tendrán una motocarga para recolectar los residuos”, 01/03/06). Al final del texto se adjuntan imágenes de los distintos prototipos de zoótroto contemplados dentro de la propuesta.

circulando ahora” (Dir. Instituto L. Da Vinci, 2012)⁵⁶. Una vez listo el prototipo, la idea era probarlo tres meses, realizarle los ajustes necesarios y tratar de producir 100 unidades para fin de año.

Sin embargo, nada de esto sucedió y el prototipo terminado quedó guardado en las instalaciones del Instituto. Pues, el financiamiento del emprendimiento productivo destinado a generar localmente los móviles urbanos dependía, en parte, de los fondos provenientes del gobierno provincial. Como ya anticipamos, en 2007 la provincia quitó su apoyo al proyecto y, en términos de la coordinadora del PRU (2012), esto impidió concretar la experiencia. En consonancia, el director del Instituto (2012) recordaba que las disputas entre el gobierno local y provincial impidió presentar públicamente el proyecto, el cual quedó “cajoneado y prácticamente abandonado”⁵⁷.

En 2009 el director del Instituto L. Da Vinci recibe un llamado de la Secretaria de Ambiente de la provincia⁵⁸, quienes enterados de la existencia de los zoótrofos -a raíz de una nota publicada en el diario La Nación- lo convocaban a una reunión con el objetivo de implementar la propuesta en una cooperativa de cartoneros de la capital cordobesa. *“En la reunión me dijeron que necesitaban los zoótrofos en diez días porque querían tener un fuerte impacto político. En diez días no me daba el tiempo.*

⁵⁶ Las imágenes de la prensa que menciona el entrevistado son las que aparecen publicadas en las notas: “Desde abril los carreros tendrán una motocarga para recolectar los residuos” (Puntal 01/03/06) y “Eminente lanzamiento del móvil para cartoneros que reemplaza a los caballos” (Puntal, 19/06/06). En anexo digital se adjuntan dichas notas con las imágenes y gráficos correspondientes.

⁵⁷ En el marco de las sucesivas entrevistas realizadas durante el trabajo de campo, el responsable del Instituto L. Da Vinci reconocía que pese a las trabas políticas, por su parte, él había hecho algunas declaraciones a la prensa. En la revisión de las repercusiones mediáticas durante el 2006, hallamos dos notas locales alusivas. La primera anunciaba que “Desde abril, los cartoneros tendrán una motocarga para recolectar los residuos” (Puntal 01/03/06) y tres meses más tarde el mismo medio re-anunciaba “Eminente lanzamiento del móvil para cartoneros que reemplaza a los caballos” (Puntal, 19/06/06). A nivel provincial, el periódico La Mañana de Córdoba advertía: “Río Cuarto: A fin de año circularán las primeras motocargas para cartoneros” y “El fin de los carros tracción animal” (03/09/06). A nivel nacional, el diario La Nación publica una nota titulada “Crean un móvil de motor para los cartoneros de Río Cuarto” (04/06/06). En todos los casos mencionados se hacía alusión al prototipo de zoótropo original y la puesta en marcha de emprendimiento productivo local y autogestionado por los propios carreros quienes se encargarían de la producción y manutención de los vehículos.

Asimismo, pese a que los primeros zoótrofos se implementaron recién entre 2009 y 2010, la propuesta recibió un tratamiento regular durante 2007, tanto en la prensa local como provincial. Así por ej. el diario La Voz del Interior publicaba distintas notas alusivas a la entrega de zoótrofos a cartoneros: “Les darán motos de carga a los cirujas para evitar el uso de carros” (01/01/07); “Cartoneros podrán cambiar sus carros por un zoótropo” (02/01/07); “Harán vehículos especiales para cartoneros” (16/07/07).

⁵⁸ Más específicamente del Programa “Córdoba Incluye Ambiente”. En ese momento, el Intendente de la ciudad de Córdoba era Lic. Daniel Giacomino (2007-2011).

No era fácil tenerlos. Yo estaba tomando un café y justo para un cuatriciclo, estábamos en un bar cerca de la gobernación de Córdoba. Para un cuatriciclo, lo miro, uh digo yo, la solución para dentro de diez días la tengo. Era agarrar el cuatriciclo, cortarlo, agregarle y sacarle pedazos de hierro, ponerle otros y tenía el cuatriciclo [se ríe mientras lo cuenta]. Entonces ahí mismo les digo sí, puedo tener el zoótrolo. Ya había entrado en mi cabeza, estaba todo listo. Entonces lo hicimos en una semana. Y eso fue lo que hizo que dijeran bueno, hay que producir esto en Córdoba [...] Acá en Río Cuarto estaban al tanto, pero no le interesó a nadie en ese momento porque no les servía políticamente” (Dir. Instituto L. Da Vinci, 2012). Con el nuevo modelo en mente, un nuevo interesado y la “voluntad política para hacerlo”, el ingeniero se contactó con diferentes empresas dedicadas a la industria de motovehículos. Motomel⁵⁹ fue la que finalmente aceptó ensamblar prototipo “como un producto más dentro de su oferta de motos”. El cuatriciclo no pudo homologarse, entonces se optó por hacerlo triciclo. “*Motomel pidió las piezas y reeducó lo que venía de China con la ventaja de un chasis robusto parecido al que habíamos pensado nosotros*” decía el director (2012) en referencia al vehículo que finalmente se produjo e incorporó al PRU como propuesta alternativa al carro con caballo⁶⁰. Pero antes de adentrarnos en el caso de Río Cuarto, veamos qué pasó en Córdoba.

Una vez listo, el nuevo “móvil urbano o zoótrolo” fue presentado públicamente. Importa destacar que pese a que el prototipo original había sido remplazado por un modelo distinto, tanto en Córdoba como en Río Cuarto, los funcionarios, técnicos y expertos continuaron denominándolo “zoótrolo”, a la vez que siguieron reafirmando

⁵⁹ Motomel o La Emilia S.A. es una empresa argentina fabricante de motocicletas, ciclomotores y cuatriciclos, fundada en La Emilia, San Nicolás (provincia de Buenos Aires) en 1992.

⁶⁰ A pesar de que insistimos e intentamos averiguarlo, nadie supo decirnos claramente qué arreglo y/o acuerdo se estableció entre el Instituto L. Da Vinci y la empresa Motomel. Al respecto, la coordinadora del PRU (2012) expresaba vagamente que el director a cargo del Instituto habría cedido los derechos del prototipo a Motomel para que la empresa asumiera la construcción de los vehículos a cambio de equipamiento para su y visitas educativas para los alumnos de su institución. En declaraciones a la prensa, el Subsecretario de Promoción Social sostenía que “*ante la imposibilidad de producirlo en serie, la Fundación vendió la patente a Motomel, a quien ahora el municipio le compra las motos*” (EcoSitio 20/07/10). Por su parte, el técnico-mecánico del PRU, quien además de ser el responsable Taller es un fanático de las motos, nos advertía que es imposible adjudicarse la autoría de un diseño “motocargo”, pues dichos modelos datan de 1930 aproximadamente. Asimismo, si uno consulta la pág. Web de Motomel o se acerca a una de sus concesionarias puede ver y, si quiere, puede adquirir una motocarga 150 muy similar (casi idéntica) al motocargo zoótrolo.

su especial adecuación al tipo de actividad desarrollada por los recuperadores urbanos. En este marco, a mediados de 2009 se realizó un acto en la peatonal de la ciudad de Córdoba y los primeros cinco zoótrofos fueron puestos a disposición de una cooperativa de cartoneros⁶¹. Respecto de los resultados obtenidos, el Director del Instituto L. Da Vinci evaluaba la experiencia como negativa y sostenía que desde su punto de vista *“Córdoba hizo una especie de bombanrrin como para tener para la foto [...] El entusiasmo se cortó cuando se perdió el interés y el vínculo político. El proyecto se cayó por problemas de mantenimiento mecánico, no había una pertenencia del proyecto, no había un seguimiento intelectual y tecnológico adecuado [...] lo abandonaron al cartonero a la buena de Dios con la moto. Arrégleselas como pueda. Y entonces se cayó en el ‘ah ves que no servís para bosta, que seguís siendo un negro, que no podes cuidar nada’”* (2012).

¿Qué sucedió en Río Cuarto? *“Una vez que Córdoba lo implementó ya se vio desde acá que estaba el zoótrofo en la calle y era una idea nuestra asique ahí se decidió comprar los primeros 5 primeros”*, recuerda la coordinadora del PRU (2012). Sin realizar una evaluación parcial de los resultados obtenidos en Córdoba y subestimando el hecho de que el prototipo implementado no se correspondía con el vehículo originalmente diseñado, se decidió replicar la “nueva” propuesta en la ciudad. La cercanía y amistad entre responsable del Instituto L. Da Vinci y las autoridades de turno, facilitaron su rápida aceptación y consiguiente implementación.

⁶¹ Entre las repercusiones en la prensa cordobesas, el diario provincial Día a Día señalaba que *“los coloridos vehículos reemplazarán a los carros de las personas que juntan cartones [...] los carritos motorizados buscan reordenar el trabajo de unos 500 cartoneros [...] Los cinco zoótrofos con que larga la iniciativa fueron diseñados en Río Cuarto...”* (“Presentaron los zoótrofos para cartoneros”, 30/07/09). *“Estas particulares motonetas son sólo una parte de un programa de inclusión social para cartoneros que busca dignificar el trabajo de esta gente, a la vez que reducir el impacto ambiental que tiene la acumulación de cartón...”* (Día a Día, “Estos cartoneros ahora sí que están ‘pipí cucú’”, 31/07/09). Al respecto, en la pág. Web de la municipalidad de Córdoba, una nota titulada *“Cinco zoótrofos se utilizarán para la recolección de cartones en el microcentro”* se explicaba que *“uno de los ejes de la propuesta es modificar la tracción a sangre en la capital mediterránea, en tanto que la otra premisa fue dignificar al cartonero y convertirlo en un reciclador urbano”* (<http://www.cordoba.gov.ar/cordobaciudad/principal2>). Una nota titulada *“Un intento por utilizar zoótrofos que no prosperó”* (La Voz del Interior, 16/05/14) recupera la experiencia desplegada en 2009 en la ciudad de Córdoba y anuncia la intención del actual gobierno de la ciudad de retomar dicho proyecto en pos de reemplazar los carromatos tracción animal por motocargas similares a las que se emplean en la Río Cuarto. En el marco de dicha nota, el PRU es presentado como una experiencia *“exitosa [...] un modelo a seguir”*. En anexo digital se adjuntan copias de las notas periodísticas referenciadas.

“Un día me encuentro con el intendente en la calle -tengo amistad con él- y me dice que el proyecto del zoótropo es de Río Cuarto y que lo quiere acá. Vení a verme. Esto es tuyo, quiero hacerlo. Entonces nos juntamos y me pone a Guillermo Aón [ex-Sub.PS] al frente para que empecemos diagramar cosas y bueno yo conté lo que se debería hacer y Río Cuarto lo hizo perfecto...” (Dir. Instituto L. Da Vinci, 2012).

De esta manera, en el marco ya no de una charla de café sino de un encuentro fortuito entre el ingeniero y el mandatario local se reactualiza y gesta la nueva propuesta de sustitución de la tracción animal por zoótrofos. Decimos “nueva” porque el proyecto que finalmente se concretó dista mucho de la “versión original” que, entre otras cosas, contemplaba la participación activa de los carreros en el diseño y manutención de un vehículo adaptado y adecuado a sus labores y necesidades. Asimismo, como ya señaláramos, el vehículo que finalmente se implementó es el “motocargo 150” que Motomel ofrece dentro de sus modelos de utilitarios⁶² y que, en el caso de las unidades destinadas al PRU, incorporaría algunos “refuerzos mínimos en el chasis”⁶³. Esto es, entre el utilitario que Motomel ofrece a todo público y el zoótropo “especialmente” destinado a los recuperadores urbanos de nuestra ciudad, la diferencia “sustancial” radicaría en algunos refuerzos de soldadura realizados sobre el chasis del vehículo. Un prototipo de vehículo que -en términos de sus propios gestores- “no es el zoótropo original”. Es un modelo elegido en el marco de una reunión de café entre técnicos-expertos y funcionarios políticos, al calor de una coyuntura política y un entramado de intereses fundamentalmente económico-políticos que no guardan necesariamente correspondencia con la propuesta original que preveía la generación de un emprendimiento para la producción local y autogestionada de los vehículos. Sin embargo, como veremos a lo largo del análisis,

⁶² El modelo motocargo 150 fue oficialmente lanzado al mercado por Motomel a principios del 2011. Entre sus principales características técnicas se destacan: a) apertura total de los paneles laterales y traseros. b) medidas: 1,20 X 1,40 mtrs. c) caja de cambios con reversa. d) suspensión reforzada. e) freno de mano. f) eje trasero equipado con diferencial. Para mayor información sobre las características técnicas e imágenes del vehículo, puede consultarse: <http://www.motomel.com.ar/productos.php?id=10#ad-image-0>

⁶³ El chasis o chasis consiste en una estructura interna que sostiene y aporta rigidez y forma a un vehículo u objeto en su construcción y uso. Es análogo al esqueleto de un animal. Para el caso de un vehículo consta de un armazón que integra entre sí y sujeta tanto los componentes mecánicos, como el grupo motopropulsor y la suspensión de las ruedas, motor incluyendo la carrocería.

todos estos “detalles” son sistemáticamente omitidos e invisibilizados. El discurso que circula públicamente -a nivel local, pero también en otras provincias y ciudades aparentemente interesadas en implementar los móviles urbanos⁶⁴- es aquel que

⁶⁴ En marzo de 2012, la fundación de origen suizo “Fondation Franz Weber”, que lucha internacionalmente contra la explotación y el maltrato animal, visitó al actual Intendente municipal con el objetivo de interiorizarse sobre la implementación de los zoótropos, ya que junto a la Asociación animalista “Liberal!” desean implementar dicha iniciativa en otras ciudades de Argentina y América Latina. Su representante, Leonardo Anselmi, encabeza una campaña denominada “Basta de TaS” (<https://www.facebook.com/BastadeTas>) que es apoyada por distintas personalidades para erradicar el uso del caballo como animal de carga. Respecto de los zoótropos decía: “*cuando nos enteramos decidimos venir a ver como lo hicieron. Nuestra lucha por el cuidado de los animales es constante y vemos que acá han dado un gran paso ya que se intenta solucionar un problema doble. Por un lado, se deja de hacer sufrir a los animales y por el otro se busca una solución para la persona, para que elija una mejor forma de trabajo y mejore su calidad de vida. Estos carros se usan en todo el país y en toda Latinoamérica y su reemplazo desde el Estado es algo novedoso*” (Puntal, “Una fundación suiza se interesa por el programa de los zoótropos”, 27/03/2012). Importa remarcar que ambas organizaciones, como otras iniciativas proteccionistas, basan sus intervenciones en la ley Nacional de Protección de Animales (N°14.346), promulgada en 1954, también llamada “Ley Sarmiento” protege a los animales contra los actos de crueldad.

En abril de 2013, la Radio provincia de Corrientes anunciaba la entrega de los primeros zoótropos para carreros. La iniciativa impulsada por el municipio local, hacía entrega de 5 motocargas y se comprometía a seguir “brindando herramientas para crear progreso” (Radio provincia de Corrientes, 30/04/13).

En junio de 2013 la experiencia del PRU, en especial la iniciativa de sustituir la tracción a animal por zoótropos fue presentada en Paraná en el marco de un proyecto de Ley que, inspirado en la experiencia local e impulsada por la diputada entrerriana Emma de Bargagna, busca erradicar el uso de los carros tirados por caballos. En dicha ocasión participaron el Dir. del Instituto L. Da Vinci, el actual Subsecretario de Desarrollo Social, la coordinadora del PRU y dos recuperadores urbanos beneficiarios de los zoótropos (Puntal, “Recuperadores urbanos presentaron en Paraná la experiencia con zoótropos”, 06/05/13). Al respecto, el Subsecretario expresaba en el marco del noticiero local que “*se mostraron muy interesados y da la sensación que van a aplicar nuestro sistema. También las ciudades de Bahía Blanca, Mar del Plata, La Plata, Godoy Cruz, Rosario y Bariloche implementarán el programa, siguiendo los pasos de Río Cuarto*”. Respecto de la posible implementación de los zoótropos en la ciudad de Bahía Blanca, el diario La Nueva provincia informaba sobre el proyecto presentado por la Concejala Elisa Quartucci que, inspirado en el modelo de zoótrofo o motocargo diseñado en la ciudad de Río Cuarto, “propone la sustitución gradual de los caballos empleados por los recolectores informales de residuos por otro medio de transporte, con el objetivo de mejorar el tránsito y eliminar la tracción animal de la ciudad” (“Proyecto para reemplazar los vehículos tirados por caballos”, 10/01/10).

Asimismo, durante el año 2013 la fundación “Sin Estribo” presentó un proyecto de ordenanza ante el municipio de la ciudad de Córdoba que busca prohibir la circulación de la tracción a sangre y, entre otras medidas, contempla la implementación de motocargas zoótrofos. Pueden consultarse algunas repercusiones en diario Día a Día “Quieren sustituir los caballos de los carreros por motocargas” (25/10/13); Ecos Córdoba “Una polémica que cuelga sus estribos” (09/11/13); Cba24.com.ar “Carreros reclamaron que no se les prohíba el uso de caballos” (13/09/13); La Voz del Interior “Exclusión y coacción” (15/09/13), “¿Un conflicto de derechos?” (22/10/13).

En enero de 2014, el diario Punto Noticias de Mar de Plata titula “Impulsan campaña para erradicar la tracción a sangre”, las medidas prevén la sustitución de carromatos por motocargas (04/01/14). Una nota publicada en junio de 2014 en Página 12 (“Zoótrofos”) advierte que en la ciudad de Rosario, a partir de una iniciativa del concejal Jorge Boasso, el municipio implementaría una prueba piloto por seis meses para el reemplazo de los carros de cirujas por 10 vehículos “zoótrofos”.

sostiene que el Instituto Leonardo Da_Vinci es la responsable del diseño del motocargo-zoótrolo. El cual, a su vez, es presentado como un vehículo adecuado especialmente a las actividades y necesidades de los recolectores urbanos. Discurso que, por cierto, cuenta con el aval de los funcionarios y técnicos municipales y del cual se hacen eco los medios de comunicación. Pero que, sin embargo, no halla confirmación y en más de una ocasión es cuestionado y problematizado por los recuperadores urbanos beneficiarios del zoótrolo y/o aquellos carreros que, reacios a la propuesta, optaron por continuar utilizando sus carros con caballos.

En ese marco, entonces, la propuesta que finalmente se implementó supuso la compra de los vehículos a la empresa Motomel con fondos provistos por el Edecom. Las motocargas fueron entregadas a un conjunto de beneficiarios seleccionados según criterios establecidos por el PRU⁶⁵. Se adjudicaron mediante un comodato y posteriormente se tramitaron los títulos de propiedad correspondiente. Una vez conferida la titularidad, los beneficiarios se comprometían a comenzar a pagar el vehículo en cuotas (el costo del vehículo era de \$11.000 en 2010 y \$16.000 al año 2013) y asumir los gastos relativos al seguro, patente y demás impuestos.

A lo largo de los capítulos siguientes iremos describiendo y analizando cómo se fue dando concretamente dicho proceso. A continuación, no obstante, compartimos los avances parciales declarados oficialmente y actualizados al 2014.

En mayo de 2014, la propuesta de sustituir carromatos por zoótrolos vuelve a estar en la agenda mediática de la ciudad de Córdoba; el caso de Río Cuarto aparece como un ejemplo a seguir. En ese marco, algunos títulos significativos versan “Dos planes exitosos para sacar carros y caballos de las calles”, “Planean un reemplazo gradual de los carros a caballos”, “¿El problema son los carros?” (La Voz del interior, 17/05/14; 08/06/14; 19/05/14)

⁶⁵Para la elección de los destinatarios de las motocargas se utilizan los siguientes criterios de selección: a) que el sustento de la familia, dependa exclusivamente de la actividad del cirujero; b) que sean propietarios de carro con caballo o carro de mano; c) que estén inscriptos en el registro del Programa de Recuperadores Urbanos (PRU), del Área de Economía Social; d) que hayan participado en la Capacitación de Educación Vial a cargo del Edecom; e) que hayan cumplido con el Cronograma de Vacunación; f) que el recorrido que realice para el recupero de los materiales, sea en el Microcentro en el horario prohibido; g) que utilice la ropa y las medidas de seguridad necesarias para la circulación; h) que demuestre interés en participar de las propuestas del programa; i) de acuerdo a la ubicación del barrio (por ej. Tiene variedad los barrios relocados ubicados lejos del centro de la ciudad). Dichos criterios han sido extraídos del Power Point provisto por el personal técnico del PRU (versión 2012).

Resultados parciales del proyecto “Optimización y remplazo de los medios de movilidad”

En virtud de las derivas que fueron atravesando y reconfigurando la propuesta, hasta el año 2010 no se realizaron avances significativos. Durante el año **2007** se avanzó en el *arreglo de los distintos medios de movilidad utilizados* por los recuperadores urbanos (carro tirado por caballos y carro de mano), otorgando según los casos los elementos necesarios su restauración (pintura, balizas, cintas reflectoras, patente)⁶⁶.

En **2008** se realizaron actividades de *capacitación en educación vial* a partir de la información del Código de Transito vigente en la ciudad. La actividad fue desarrollada por el Edecom y tuvo una duración de tres días. Al finalizar la capacitación, se entregaron *125 registros de circulación* (carnet y cartel con el n° de registro de cada vehículo) y demás elementos de seguridad (balizas, cinta reflectivas y chalecos fluorescentes) que prevé el código de tránsito local. La actividad se desarrolló con el propósito de organizar los recorridos, brindar mayores condiciones de seguridad y avanzar en el reconocimiento social del recuperador urbano por parte del resto de la ciudadanía (PRU, 2010)⁶⁷.

A mediados de **2009**, y como parte de las acciones antes mencionadas, se firmó un *convenio de colaboración entre el Edecom y la Fundación Social* para financiar la compra de los cinco primeros zoótrofos destinados a los recuperadores urbanos inscriptos en el PRU⁶⁸. En dicha ocasión, el por entonces director del Edecom señalaba que “*tomamos la decisión de apoyar la compra de los primeros vehículos porque serán de gran ayuda para el ordenamiento del tránsito, además de mejorar la calidad de vida de los beneficiarios del programa que podrán desarrollar la*

⁶⁶ En anexo digital se adjuntan registros fotográficos alusivos a dicha actividad.

⁶⁷ En anexo digital se adjuntan registros fotográficos alusivos a dicha actividad.

⁶⁸ Dicho convenio, quedó formalmente establecido en la Ordenanza N°447/09, la cual establece que el Edecom entregó a la Fundación Social un aporte económico de \$60.000 para la adquisición de vehículos motorizados que serían destinados a familias pertenecientes al Registro Único del PRU, seleccionando la Fundación a los que realizan esta actividad en horarios de tarde y noche, y cuyo sustento familiar provenga de la actividad de recolección de residuos realizada con vehículo de tracción a sangre. Esto porque se considera que ese tipo de vehículos dificulta el ordenamiento del tránsito en la ciudad, además de encontrarse prohibido por el código de Tránsito (En anexos digitales se adjunta copia de la Ordenanza).

actividad con mejores recursos. A partir de la llegada de los primeros zoótropos seremos mucho más rigurosos con el no ingreso de caballos a este sector de la ciudad, por una cuestión de seguridad vial” (Puntal, 05/02/10)⁶⁹.

A inicios de **2010**, los cinco futuros beneficiarios de los zoótropos realizaron un *viaje a la ciudad de Córdoba* para conocer la experiencia de la cooperativa de cartoneros que, desde 2009, venía empleando dichos vehículos. En el mes de julio, y una vez concluidas las instancias de capacitación y evaluación para acceder al carnet de conducir obligatorio, se realizó el acto de *entrega de las “motocarga zoótropos”*, en el cual estuvieron presentes el Intendente municipal, el Subsecretario de Promoción Social y el Director del Instituto L. Da Vinci. En declaraciones ante la prensa, el por entonces Subsecretario de Promoción Social, decía: *“Es la aplicación de tecnología al proceso de recolección de residuos que realizan habitualmente los carreros, mayormente los cartoneros. Esto contribuirá a una mejor calidad del trabajo y solucionará su complejo traslado por las calles” (Puntal 19/07/10)⁷⁰*. Por su parte, la ex-coordinadora del PRU (2010) señalaba que *“en los primeros seis meses del programa habrá un comodato con el Municipio para la tenencia de los vehículos, la idea es que ellos prueben a ver si realmente estas motos pueden remplazar al carro con caballo y si les da la utilidad que ellos esperan. A partir del séptimo mes, la intención es que comiencen a pagarla. El dinero llega como parte de un subsidio del Edecom, cuando los beneficiarios empiecen a pagarlas, la idea es que se cree un fondo que permita comprar nuevos vehículos para el resto de las familias que quieran acceder a mejores tecnologías”*.

Durante el mes de noviembre del mismo año se firma un *nuevo convenio de colaboración* para la adquisición de diez nuevos zoótropos con el objetivo de remplazar los carros de los cartoneros⁷¹. La entrega de las unidades se concreta a

⁶⁹ Hacemos referencia a la nota titulada “Entregarán 5 motos recolectoras a cartoneros para eliminar carros” (Puntal, 05/02/10).

⁷⁰ Hacemos referencia a la nota titulada “Hoy se entregan los primeros 5 zoótropos” (Puntal, 19/07/10).

⁷¹ Dicho convenio, al igual que al anterior, quedó formalmente establecido en la Ordenanza N° 926/10, la cual establece que el Edecom entregó \$150.000 para la adquisición de 10 vehículos a ser entregados a los beneficiarios del PRU. El documento señala los mismos inconvenientes asociados a la tracción animal y establece idénticas condiciones para la selección y acompañamiento de los futuros beneficiarios (En anexos digitales se adjunta copia de la Ordenanza).

mediados de 2011 (4 unidades) y principios de 2012 (cinco unidades), dejando un zoótropo de repuesto que podrá ser empleado por aquellos que debido a desperfectos y/o arreglos mecánicos del suyo propio, precisen empellarlo.

Durante el **2011** el PRU brindó *acompañamiento técnico, arreglo mecánico y adquisición de repuestos* para las 9 motocargas en funcionamiento. Durante este año, los desperfectos y “debilidades mecánicas” que ya se habían manifestado desde un comienzo se ahondaron y los gastos de mantenimiento -a cargo del Estado- crecieron proporcionalmente. “A fines de 2011, la Ceci [en referencia la coordinadora del PRU] me empieza a gritar socorro diciendo que el proyecto se caía porque las motos se rompían, qué era mucha plata el tema del mantenimiento y muchas las debilidades mecánicas [...] Le dije que eso se debía a falta de mantenimiento. Tenés que poner un taller bonita. Hay que tener un taller, mi escuela y yo te vamos a asistir todas las veces que sea necesario [...] Organicémoslo me dijo ella [...] armamos el taller. Me dieron la posibilidad de opinar acerca de qué herramientas harían falta y les conseguí el mecánico” (Dir. Instituto L. Da Vinci, 2012). Así, se montó el *Taller Mecánico* abocado a la manutención de los zoótrofos. El Taller está ubicado en el mismo edificio donde funciona el Centro de acopio, cuenta con herramientas mínimas y está a cargo de dos técnicos mecánicos.

En esta misma línea, durante el **2012** se dictó el primer *curso de mecánica básica o ligera* destinado a los beneficiarios de los zoótrofos. Consistió en una propuesta teórico-práctica que duró 6 encuentros y estuvo a cargo de los técnicos del Instituto Leonardo Da Vinci. La formación se orientó a brindar una serie de conocimientos mínimos necesarios para realizar tareas de mantenimiento mecánico menores⁷².

En septiembre de **2013** en *municipio adquirió diez (10) nuevas motocarga*, las cuales se prevé sean entregadas recién en 2014, una vez que los beneficiarios hayan cumplimentado las capacitaciones correspondientes y obtenido el carnet de conducir. Un dato no menor, pero omitido en las declaraciones oficiales es que los nuevos vehículos ya no son de la marca Motomel, sino que pertenecen en la empresa “Speed

⁷² En anexo digital se adjuntan registros fotográficos alusivos a dicha actividad.

Limit” y han sido fabricados en la plata industrial que la marca posee en la localidad de Laboulaye, Córdoba⁷³.

En marzo de **2014**, se firmó un *convenio entre Fundación Social y la Universidad Nacional de Río Cuarto* con el objetivo de concretar un marco de trabajo conjunto que permita realizar un relevamiento sobre la situación del cirujeo en la ciudad, cuya última actualización data de los años 2004/2005⁷⁴. En ese marco, el equipo de investigación “Comunicación y Rurbanidad” del Depto. De Ciencias de la Comunicación asumió el trabajo de coordinación y logística. En este momento se está desarrollando el trabajo de campo correspondiente, antes de fin de año se prevé contar con los informes pertinentes.

En junio de **2014**, el municipio hizo efectiva la *entrega de 4 nuevos zoótropos* y prometió continuar con las entregas de los restantes a fines del corriente año.

⁷³ En 2013, y habiendo entregado 15 unidades Motomel, desde el PRU se decide cambiar de proveedor debido a los desperfectos mecánicos recurrentes y una inadecuación sociotécnica general de los vehículos Motomel respecto de los requerimientos que exigen las labores de los carreros urbanos. En dicha ocasión, desde el PRU se adquirieron 10 nuevas unidades correspondientes al modelo triciclo de carga SL500 de la empresa Speed Limit (localizada en Laboulaye, Córdoba) que, entre otras, posee un chasis más robusto y mayor capacidad de carga. En este marco, pese a que el prototipo de vehículo “original” fue por segunda vez remplazado, los técnicos y funcionarios responsables del PRU continuaron llamándolo “zoótropo”, a la vez que siguieron reafirmando la autoría sobre el modelo, su carácter novedoso, innovador y especialmente adecuado a las labores de los recuperadores urbanos de residuos.

⁷⁴ En abril de 2014 se firmó un protocolo de trabajo entre la Fundación Social y la Facultad de Ciencias Humanas de la UNRC con el objetivo de actualizar el diagnóstico realizado en 2004/2005. En ese marco, el equipo de investigación “Comunicación y Rurbanidad” asumió la coordinación y logística del trabajo de relevamiento -en curso- de todas las familias y vecinos dedicados al cirujeo en la ciudad de Río Cuarto. Para mayor información puede consultarse la nota “Harán un censo de cartoneros para conocer sus necesidades”, Puntal, 23/04/14).

Los distintos prototipos de motocargas zoótropos

a) Primer modelo:



Primer prototipo de zoótropo, diseñado y construido por el Instituto Leonardo Da Vinci





b) Segundo modelo:



Segundo modelo de zoótropo. Motocargo 150, diseñado y construido por la empresa Motomel



c) Tercer modelo



Tercer modelo de zoótrofo. Motocarga Speed Limit SL500

